

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 78 Juli/Augustus 2014

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Jaap van Goor, Simon J. de Waard (SdW), Martine van Lier

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2014
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m78

In dit zomer nummer vindt u dit keer vele bladzijden over de nieuwe Erfgoedwet. In het huidige voorliggende concept is er geen erkenning voor het mobiele erfgoed, en het varende erfgoed in het bijzonder. Behalve erkenning is natuurlijk bescherming een voorwaarde om te kunnen blijven genieten van het mobiele erfgoed en vooral te kunnen blijven gebruiken. Behoud begint immers met het gebruik van het mobiele erfgoed! Alle argumenten waarom de verschillende instanties graag willen dat er aandacht gegeven wordt aan het mobiele erfgoed worden in dit nummer beschreven. Lees het. Download de teksten van internet en vorm uw eigen mening. Een ieder mag zijn eigen mening als zienswijze insturen. Wacht dus niet op anderen maar geef uw mening! Dat kan nog tot 14 juli 2014! Dus dat is nog maar kort. Maar eenmaal verder in het proces is de kans om nog wat gewijzigd te krijgen de komende jaren weer verkeken...

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Nieuwe afbakening examen Klein Vaarbewijs

Per 1 mei 2014 is de afbakening voor het Klein Vaarbewijs 1 en Klein Vaarbewijs 2 aangepast.
Aan de hand van het wettelijk vastgestelde examenprogramma stelt de examencommissie een zogenaamde afbakening op. In de afbakening wordt elk hoofdonderwerp uit het examenprogramma verder uitgewerkt in deelonderwerpen.

Bij ieder deelonderwerp in de afbakening is de mate van vereiste kennis (taxonomie) voor de te stellen vragen als volgt aangegeven:
* Kennis: Informatie herinneren en kunnen reproduceren.
* Begrip: Informatie kunnen samenvatten, uitleggen.
* Toepassing: Informatie kunnen gebruiken om een probleem op te lossen.

De examencommissie verplicht zich de vragen voor de examens zo op te stellen dat ze altijd passen binnen de grenzen van de afbakening. Opleiders en uitgevers gebruiken de afbakening om de inhoud van hun cursussen en leermaterialen daarop af te stemmen. Wij adviseren u ook de afbakening goed te bekijken en zelf vast te stellen of het door u gebruikte leermateriaal de verschillende onderdelen voldoende afdekt.

Zie [https://www.vamex.nl/voorbereiding/afbakening voor de nieuwe afbakening](https://www.vamex.nl/voorbereiding/afbakening).

Bron: VAMEX

Nieuws over onderwerpen in de examenvragen KVB1 en KVB2

Bericht van de examencommissie

Onderwerpen in de examenvragen

De VAMEX stelt examens op conform het door het ministerie goedgekeurde Examenreglement en het Examenprogramma. Vervolgens is dit verder uitgewerkt in een zogenaamde 'Afbakening van de exameneisen'. Daarin wordt de stof, waarover de examenvragen gaan, omschreven.

De opleiders en uitgevers kunnen deze Afbakening gebruiken om hun cursusboeken zo goed mogelijk af te stemmen op de examens en kandidaten kunnen er de examenstof en onderwerpen zien.

Het Examenreglement, Examenprogramma en de Afbakening staan op de VAMEX-website vermeld (downloads). Bij het maken van nieuwe examenvragen of het wijzigen van bestaande examenvragen wordt er op gelet dat het onderwerp valt binnen de onderwerpen die staan in de Afbakening.

Als een onderwerp, dat wel in de Afbakening staat, echter niet of FOUT in bepaald cursusmateriaal wordt behandeld, is de VAMEX daar niet voor verantwoordelijk. Het is ook geen geldige reden voor de VAMEX om er in dat geval geen vragen over te stellen, want de Afbakening is leidend.

De auteurs van cursusboeken en opleiders kunnen uiteraard ook alle documenten op onze website raadplegen.
Maar zij bepalen volledig zelfstandig de inhoud van hun cursusmateriaal. De VAMEX mag wettelijk geen bemoeienis hebben met het samenstellen van cursus- en oefenmateriaal. Dat is zo, om de objectiviteit en onafhankelijkheid van de examinering voor het vaarbewijs te waarborgen. De examenvragen zijn in opdracht van het ministerie geheim.

Nieuwe onderwerpen in de examenvragen
Er komen regelmatig nieuwe examenvragen, die gaan over een onderwerp dat nog niet eerder in het examen bevraagd werd. Omdat auteurs en opleiders tijdig hun cursusmateriaal moeten kunnen aanpassen, is afgesproken dat de examencommissie jaarlijks vóór 1 oktober bekend maakt welke nieuwe onderwerpen per 1 maart van het volgende jaar in de examens zullen gaan meedraaien.
Die bekendmaking gebeurt in deze lijst (zie https://www.vamex.nl/content/uploads/Nieuws-over-onderwerpen-in-de-examenvragen-examens-KVB1-en-KVB2-v-1-mei-2014.pdf).
De auteurs hebben beloofd uiterlijk per 1 januari nieuw cursusmateriaal (bijvoorbeeld een nieuwe boekdruk of een aanvulling op een bestaande druk) te leveren.

Vervallen onderwerpen in de examenvragen
De examencommissie kan besluiten over een bepaald onderwerp niet meer vragen te stellen in de examens.
Dat wordt ook in deze lijst bekend gemaakt.

Bestaande onderwerpen in de examenvragen
Vragen over onderwerpen die niet nieuw zijn worden ook regelmatig gewijzigd of vervangen door nieuwe vragen.
Daarover vermeldt deze lijst niets.

Voortgang
Deze lijst wordt regelmatig ververst.
Er kan vóór 1 oktober aanstaande nog weer een nieuwe versie van de lijst met nieuwe onderwerpen verschijnen!
Onderwerpen die in 2013 nieuw in de examens zijn op genomen zullen in 2015 van de lijst worden verwijderd.

Bron: VAMEX

Advies Raad van State betreffende wijziging van het Binnenvaartbesluit, houdende de afschaffing van de beperkte geldigheidsduur van het klein vaarbewijs

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Binnenvaartbesluit, houdende de afschaffing van de beperkte geldigheidsduur van het klein vaarbewijs

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 10 april 2014, nr. 2014000720, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 16 april 2014, nr. W14.14.0092/IV, bied ik U hierbij aan.

Het ontwerp geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting wederom doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.

Advies Raad van State
No. W14.14.0092/IV, 's-Gravenhage, 16 april 2014

Aan de Koning
Bij Kabinetsmissive van 10 april 2014, no.2014000720, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Binnenvaartbesluit, houdende de afschaffing van de beperkte geldigheidsduur van het klein vaarbewijs, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. De Afdeling geeft U in overweging dienovereenkomstig te besluiten.

Gelet op artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, is de Afdeling van oordeel dat openbaarmaking van dit advies achterwege kan blijven.

De vice-president van de Raad van State, J.P.H. Donner.

Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit van .... tot wijziging van het Binnenvaartbesluit, houdende de afschaffing van de beperkte geldigheidsduur van het klein vaarbewijs

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.
Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 7 april 2014, nr. IenM/BSK-2014/60577, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 25, tweede lid, van de Binnenvaartwet;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I
In artikel 22 van het Binnenvaartbesluit vervallen het vierde en vijfde lid.

ARTIKEL II
Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2014.
Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.
De Minister van Infrastructuur en Milieu,

NOTA VAN TOELICHTING

Met deze maatregel worden de beperking van de geldigheidsduur van het klein vaarbewijs tot de dag waarop de houder de 70-jarige leeftijd bereikt, alsmede de 5-jarige geldigheid van een na dat tijdstip aan die houder afgegeven klein vaarbewijs, afgeschaft. Hiermee vervalt ook automatisch de medische keuring, in casu het invullen van een eigen verklaring, die vereist was voor het verlengen van het klein vaarbewijs. De redenen die hiertoe aanleiding hebben gegeven zijn het steeds vitaler worden van ouderen, de verwachting dat deze maatregel niet tot een significante verslechtering van de veiligheid op het water zal leiden en het beperken van onnodige regeldruk. Deze maatregel sluit aan bij het advies van de VAMEX (verantwoordelijk voor de examinering voor en de afgifte van het klein vaarbewijs) van 17 januari 2013 en andere signalen uit de watersportwereld en is toegezegd aan de Tweede Kamer bij brief van 4 juli 2013 (TK 2012/13, 30 523, nr. 376).

Het handhaven van de keuring van ouderen heeft geen significante betekenis voor de veiligheid op het water vanwege de volgende specifieke karakteristieken van de recreatievaart. De veiligheid op het water is in zijn algemeenheid groot, zeker in verhouding tot bijvoorbeeld de veiligheid op de weg. Bovendien zal de recreatievaarder, omdat het recreatieve aspect vooropstaat, doorgaans niet uitvaren bij gevaarlijke weersomstandigheden als mist of storm. Daar komt bij dat alleen voor de pleziervaart met schepen met een lengte van 15 meter of meer, of die sneller kunnen varen dan 20 km per uur, een vaarbewijs is voorgeschreven. Voor het overgrote deel van de recreatieve vaart is derhalve geen vaarbewijs nodig. De lasten voor een zeer beperkte groep van circa 2.500 watersporters staan daardoor in een zeer onevenredige verhouding tot die van de rest van de watersporters terwijl dat niet door de veiligheidsrisico's wordt gerechtvaardigd.

Administratieve lasten

Met deze maatregel is een vermindering van administratieve lasten voor de burger gemoeid van circa € 6.500,00 en circa 2.000 uur.

Vaste verandermomenten

Voor dit besluit geldt als invoeringsdatum het vaste verandermoment van 1 juli 2014. Afgeweken is van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden op grond van de afwijkingsmogelijkheid dat hiermee aanzienlijk ongewenst nadeel voor de doelgroep wordt vermeden. Hierdoor kunnen de voordelen van deze maatregel voor de watersporters zo tijdig mogelijk, dat wil zeggen nog in het komende watersportseizoen, worden geëffectueerd.
De Minister van Infrastructuur en Milieu

Bron: Rijksoverheid

Struikelblokken bij het examen Klein Vaarbewijs

Bericht van de Examencommissie van de VAMEX

Onderwerpen in de examenvragen die vaak fout worden beantwoord

De examencomputer van de VAMEX registreert alle antwoorden die door de kandidaten zijn gegeven.
Een vraag die vaak fout wordt beantwoord, wordt door de examencommissie extra kritisch bekeken.
Er zijn verschillende oorzaken te bedenken waardoor sommige vragen opvallend vaak fout beantwoord worden:

Worden de examenvragen te moeilijk gesteld?

Uit klachten en uit de reacties op de enquête die de VAMEX regelmatig verspreidt, blijkt dat er nog wel eens kritiek is op de leesbaarheid van de vragen.
De examencommissie besteedt hier veel aandacht aan.
De examenvragen worden gemaakt op taalniveau B.1.
Externe deskundigen op het gebied van Nederlandse taal hebben de teksten beoordeeld. Daarbij bleek de leesbaarheid mee te vallen maar dat het op detailpunten soms nog beter kan. De nautische termen (vakjargon) hebben eveneens invloed op de leesbaarheid van de vragen. Dat is niet te voorkomen. De VAMEX heeft de opdracht om niet alleen op 'kennis' maar ook op 'begrip' te toetsen. 'Begrip' gaat een slag dieper dan 'kennis'. Het vergt inzicht in de materie. Kandidaten die geen ervaring hebben op het water zullen daardoor wat meer moeite hebben om bepaalde examenvragen te begrijpen. Om 'begrip' te toetsen, moet er extra informatie in de inleiding van de vraag worden gegeven. Dat levert in sommige vragen meer tekst op die de kandidaat dan tot zich door moet laten dringen. De examencommissie doet er alles aan om die lange tekst goed leesbaar te houden, onder andere door korte zinnen te maken. Ook wordt er zoveel mogelijk een plaatje toegevoegd ter verduidelijking.

De examencommissie vermijdt zoveel mogelijk 'vakjargon' maar daar valt niet altijd aan te ontkomen. Zo zullen 'stuurboord en bakboord' nooit worden vervangen door 'rechts en links'. En vaak hebben bepaalde woorden te maken met hoe ze in reglementen worden genoemd: bijvoorbeeld 'opvaart en afvaart' en 'stuurboord op stuurboord'.

Maar het komt ook voor dat weinig kandidaten het goede antwoord kiezen, terwijl een vraag niet veel tekst bevat. Er mankeert volgens deskundigen dan niets aan de vraagstelling en de antwoorden verschillen duidelijk van elkaar. Wat kan dan de oorzaak zijn?

Ligt het aan het cursusmateriaal?

De examencommissie heeft ontdekt dat in sommige cursusboeken fouten staan en dat ook in oefenvragen hier en daar foute antwoorden voorkomen. Hierdoor leren kandidaten de stof verkeerd aan. Het gaat daarbij vaak om de reglementen.
De VAMEX heeft de auteurs en uitgevers, voor zover die zijn te achterhalen, hierop gewezen. Inmiddels zijn er verbeteringen aangebracht, maar sommige fouten komen helaas ook in nieuwere uitgaven en errata nog voor.
De VAMEX adviseert om altijd gebruik te maken van de nieuwste uitgaven en ook dan op eventuele errata te controleren.

Staan alle onderwerpen van de examenvragen in de cursusboeken?

Op de VAMEX-website kunt u de ‘Afbakening examens klein vaarbewijs’ vinden waarin alle onderwerpen staan waarover examenvragen mogen worden gesteld.
Ook vindt u daar het document ‘Nieuws over de examenvragen klein vaarbewijs’. Daarin worden onderwerpen vermeld waarover nog niet eerder een vraag in het examen voorkwam. Die nieuwe onderwerpen worden jaarlijks per 1 maart aan de examens toegevoegd.
Ze zijn het jaar ervoor, uiterlijk op 1oktober aangekondigd, zodat uitgevers de tijd hebben hun lesmateriaal daarop aan te passen.
Als uitgevers dat laatste niet doen, is dat de VAMEX niet kwalijk te nemen. Opleiding en examinering zijn strikt gescheiden. De VAMEX is uitsluitend verantwoordelijk voor de examenvragen.

Zijn oefenvragen een voorbeeld van examenvragen?
In opdracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu houdt de VAMEX de examenvragen geheim.
In de VAMEX-voorbeeldexamens KVB1 en KVB2 die op deVAMEX-website te vinden zijn, staan vragen die een voorbeeld zijn van echte examenvragen. Dit zijn de enige voorbeeldvragen die de VAMEX ter beschikking stelt.
Over andere dan deze vragen, vaak oefenvragen genoemd, heeft de VAMEX geen controle en dus ook geen oordeel.
De VAMEX toetst niet of de kandidaat dankzij veel oefenen de ‘juiste antwoorden’ heeft onthouden. De VAMEX toetst wel of de kandidaat voldoende weet en begrip heeft om veilig te kunnen gaan varen en te blijven varen en zo nodig een veilige ligplaats in kan nemen. Bij een aantal onderwerpen gaat het dus verder dan louter ‘weten’.
Daar wordt het begrip (= inzicht) getoetst.
Aandachtspunten die belangrijk zijn voor de leefomgeving (milieu) komen ook in het examen voor.

Bereidt de kandidaat zich genoeg voor?
Een kandidaat die zich voorbereidt door alleen te oefenen met oefenvragen heeft daar meestal niet voldoende aan.
De VAMEX toetst vooral het ‘begrijpen’ van de examenstof. Het uit het hoofd leren van oefenvragen en antwoorden is dan zinloos en zelfs riskant. Het is toeval als een examenvraag lijkt op een oefenvraag.
De examencommissie maakt meerdere vragen over een onderwerp. Deze vragen lijken vaak op elkaar maar zijn allemaal verschillend. In het examen wordt maar één van die vragen gesteld. De kandidaat die op de gok het antwoord aankruist dat hij/zij heeft onthouden bij een oefenvraag die erop lijkt, loopt grote kans dat dit het foute antwoord is. Ook is het belangrijk te weten dat de antwoorden bij een examenvraag, waaruit het goede antwoord moet worden gekozen, in een examen in een steeds wisselende volgorde staan. Een kandidaat die de onderwerpen die in de ‘Afbakening’ staan voldoende heeft geleerd, zal het examen succesvol kunnen afleggen.
Als extra ondersteuning bij uw voorbereiding voor het examen worden de examenonderwerpen bekend gemaakt die vaak fout worden beantwoord.

De tekst met de struikelblokken wordt regelmatig aangepast. Zie https://www.vamex.nl/downloads.

Bron: VAMEX

Fraudepreventie bij examens klein vaarbewijs

Helaas is ook bij de vaarexamens af en toe sprake van (pogingen tot) fraude. Het gaat hierbij niet alleen om fraude tijdens het examen zoals het spieken met niet geoorloofde (technische) hulpmiddelen. Ook zogenaamde identiteitsfraude, waarbij met een valse legitimatie een ander persoon het examen doet, komt incidenteel voor.

Om de verleiding bij examenkandidaten om te frauderen zoveel mogelijk terug te dringen is een aantal aanvullende maatregelen genomen:
* Voorafgaand aan het examen wordt behalve de reguliere legitimatiecontrole ook een digitale foto en handtekening van de kandidaat vastgelegd.
* In de examenruimte zijn beveiligingscamera’s opgehangen zodat ook van buiten de examenruimte meer toezicht mogelijk is.
* Er mag niets meegenomen worden in de examenruimte.
* Mobiele telefoon, portemonnee en horloge dienen in een afsluitbaar kluisje te worden opgeborgen.
Wij hopen op uw begrip voor de invoering van deze extra maatregelen.

Bron: VAMEX

Plenaire voorjaarszitting 2014 van de CCR

Straatsburg, 16 juni 2014 – Op 12 juni heeft in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie, de plenaire voorjaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden.

De voor de pleziervaart van belang zijnde delen uit het persbericht volgt hieronder:

Wijziging van een aantal overgangsbepalingen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn
In het licht van de moeilijke economische situatie waar de binnenvaart nog steeds mee te kampen heeft, hebben de CCR en de Europese Commissie vastgesteld dat een moratorium (een opschorting van de einddatum) voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn een mogelijke maatregel is om de binnenvaart tegemoet te komen bij het overwinnen van de moeilijkheden.

De CCR heeft daarom besloten de termijnen van bepaalde overgangsbepalingen van 2015 tot 2020 te verlengen.
De opschorting van de inwerkingtreding van deze bepalingen stelt de delegaties niet alleen in staat nader onderzoek te doen en alternatieve oplossingen voor te stellen zonder afbreuk te doen aan het fundamentele doel van een verdere verhoging van de veiligheid in de binnenvaart en voor de bemanning aan boord, maar schept tevens de mogelijkheid met alle betrokken stakeholders van gedachten te wisselen. De CCR hoopt dat de internationale brancheorganisaties voor de Europese binnenvaart ook van hun kant de nodige initiatieven zullen ontplooien om een bijdrage te kunnen leveren aan de bovengenoemde onderzoeken.

De CCR is van mening dat een uitstel van de termijnen de veiligheid en het milieuvriendelijke imago van de binnenvaart niet zal aantasten.

Aanpassing van verschillende overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)
Voor de volgende overgangsbepalingen van het ROSR werd de einddatum uitgesteld :
1. Artikel 8.05, zesde lid (installatie en afmetingen van ventilatieleidingen en verbindingsleidingen van brandstoftanks)
2. Artikel 3.04, zevende lid, artikel 7.01, tweede lid, artikel 8.10, tweede en derde lid, artikel 12.02, vijfde lid (geluidsniveau van stilliggende schepen, geluidsniveau van varende schepen, ten hoogste toegestane geluidsdruk in machinekamers, door het schip voortgebrachte geluidsdruk in het stuurhuis, geluid en trillingen in de woonverblijven)
3. Artikel 9.01 (vereisten voor elektrische installaties)
4. Artikel 10.04 (toepassing van de Europese norm op bijboten)
5. Artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid (fabriekslabel op kranen, beschermende voorzieningen, documenten aan boord)
6. Artikel 15.06, zesde lid (geen vluchtwegen die door de keuken van een passagiersschip leiden)
7. Artikel 15.07 (vereisten voor het aandrijvingssysteem van passagiersschepen)
8. Artikel 15.08, derde lid (eisen die gesteld worden aan alarminstallaties ter waarschuwing van de gezaghebbers of bemanning van een passagiersschip)

De CCR heeft eveneens een wijziging aangenomen van de overgangsbepalingen met betrekking tot de lichtdoorlaatbaarheid van stuurhuisruiten, waardoor voor bestaande schepen alternatieve maatregelen worden toegelaten. Groene stuurhuisruiten die vervangen hadden moeten worden om te voldoen aan de huidige eisen ten aanzien van de minimumlichtdoorlaatbaarheid, hoeven daardoor niet te worden vervangen.

Eisen voor Inland ECDIS-apparaten in informatiemodus
Tijdens de najaarszitting in december 2013 heeft de CCR een verplichting ingevoerd voor de uitrusting van de schepen met een Inland AIS-apparaat, samen met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem).
Deze maatregel is bedoeld ter verhoging van de veiligheid en voor een betere verkeersafwikkeling in de Rijnvaart.

De eisen die gesteld worden aan Inland ECDIS-apparaten in de informatiemodus, of aan vergelijkbare apparatuur voor de weergave van de kaarten, zijn inmiddels nader uitgewerkt. Er zijn minimumvereisten en aanbevelingen opgesteld voor de in de binnenvaart gebruikte elektronische kaarten en voor de toestellen en software die nodig zijn voor de weergave van de kaarten. Deze eisen en aanbevelingen zijn tevens bedoeld als aansporing voor het bedrijfsleven om apparatuur aan te schaffen die voldoet aan de Inland ECDIS-standaard. De CCR is van mening dat alleen deze uitrusting zich op den duur op de markt zal doorzetten.

Verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat samen met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus: aanpassingen
De CCR is overgegaan tot enkele aanpassingen in de voorschriften voor vaartuigen die met een Inland AIS-apparaat in combinatie met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) moeten worden uitgerust.
Drijvende werktuigen zonder eigen aandrijvingssysteem zijn van deze verplichtingen vrijgesteld, aangezien deze vaartuigen geen elektrische stroomvoorzieningen aan boord hebben. Duwbakken zonder eigen aandrijving waren daarom al sinds december 2013 van deze verplichting vrijgesteld. De veerponten zijn voortaan ook vrijgesteld van de verplichte uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Om toch zichtbaar te blijven voor de andere schepen, moeten zij wel met een Inland AIS-apparaat uitgerust zijn.

Over de CCR (www.ccr-zkr.org)
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is een internationale organisatie die een essentiële rol speelt bij het bepalen van de regelgeving voor de Rijnvaart, op technisch, juridisch, economisch, sociaal en ecologisch vlak. Zij stelt daarbij altijd de efficiëntie van de Rijnvaart, de veiligheid, de sociale dimensie en het respect voor het milieu voorop. Vandaag de dag houdt de Centrale Commissie zich niet langer uitsluitend met de Rijnvaart bezig, maar ook met de Europese binnenwateren in ruime zin. Zij werkt nauw samen met de Europese Commissie en met de andere riviercommissies en internationale instellingen.

Bron: persbericht CCR

IenM verheugd over uitstel scheepseisen op de Rijn

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verheugd dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vandaag heeft besloten binnenvaartschippers vijf jaar extra de tijd te geven hun schepen aan de internationale eisen op de Rijn te laten voldoen. Van een aantal bepalingen zou de overgangstermijn in 2015 aflopen, waaronder eisen omtrent geluid en elektrische installaties. De meest problematische overgangsbepalingen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) worden uitgesteld tot 2020. De periode tot 2020 zal worden benut om voor deze knelpunten definitieve oplossingen uit te werken.

Relingplicht
Daarnaast is een oplossing afgesproken voor de lichtdoorlatendheid van de stuurhuisruiten. Met dit besluit wordt naar schatting een derde van de Nederlandse vloot een kostenpost van vele duizenden euro's bespaard, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Ook wordt de komende jaren een compromis voor de relingplicht uitgewerkt. Tot die tijd geldt het voorschrift alleen voor nieuw te bouwen schepen, groter dan 50 meter.
Volgens onderzoek kan een vast aangebrachte reling een veiligheidsverhogend effect hebben, maar dat hetzelfde effect wordt bereikt door het dragen van een reddingsvest.

Hoge kosten
De Nederlandse delegatie, het binnenvaartbedrijfsleven en de Europese Commissie hebben herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor de binnenvaartsector.
Om bestaande schepen aan de nieuwe regels te laten voldoen moeten schippers vaak hoge kosten maken.
Het gaat nogal eens om bedragen die noodlijdende schippers niet of nauwelijks kunnen opbrengen.

Bron: Nieuwsbericht Rijksoverheid

Beantwoording vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de afvalafgifte in de binnenvaart

Geachte voorzitter,
Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de afvalafgifte in de binnenvaart (ingezonden 24 april 2014).

Vraag 1
Waar baseert u uw uitspraak op dat het draagvlak binnen de binnenvaartsector voor het betaalde abonnement voor de afgifte van 'overig scheepsbedrijfsafval' uiteenloopt, als nog niet eens drie procent van de internationaal varende schepen gebruik maakt van het abonnement?
Antwoord 1
Het abonnement voor de afgifte van "overig scheepsbedrijfsafval" is niet verplicht. De scheepvaart kan ook gebruik maken van alternatieve mogelijkheden zoals de faciliteiten van havens en gemeenten voor de afgifte van het overige bedrijfsafval. Het staat de schipper verder vrij om zelf afspraken te maken met een inzamelaar. In de eerder door mij beantwoorde Kamervragen (zie aanhangsel handelingen II 2013/14, nr. 1004 en 1253) heb ik aangegeven dat mijn ministerie opnieuw in overleg was met de binnenvaartbrancheorganisaties over mogelijke verbetering van het per 1 november 2013 ingevoerde systeem. Ik ben verheugd u te kunnen melden dat deze gesprekken inmiddels hebben geleid tot overeenstemming over aangepaste abonnementen en een aangepast inzamelnetwerk. Dit kan van kracht worden per 1 juli 2014. In bijlage 1 bij deze brief kunt u details van de gemaakte afspraken lezen. Mogelijk hebben schippers gewacht op de uitkomsten van dit overleg voordat zij besluiten wel of niet een abonnement te nemen.

Vraag 2
Heeft u de verwachting dat het aantal abonnementen in de toekomst zal groeien en daarmee de kostprijs van een abonnement zal dalen?
Antwoord 2
Ja, die verwachting heb ik. Bij de nieuwe abonnement soorten is meer differentiatie aangebracht, waardoor een abonnement voor meer schippers en goede en betaalbare aanvulling kan zijn op andere afgiftemogelijkheden.
Bij het vaststellen van de tarieven is uitgegaan van een afname van 600 abonnementen om het systeem kostendekkend te houden. Hoe meer abonnementen worden afgesloten, hoe lager de prijs per abonnement uiteindelijk kan worden. De tarieven worden per kalenderjaar bepaald, op basis van dan bekende gegevens over de afgegeven hoeveelheden afval en het aantal abonnementen.

Vraag 3
Wat is de reden dat het huisvuil van binnenvaartgezinnen ineens wordt gezien als bedrijfsafval?
Antwoord 3
Het CDNI is alleen van toepassing op afval van de lading en scheepsbedrijfsafval. Onder het verdrag wordt huisvuil als bedrijfsafval gezien. Dit is niet veranderd sinds het in werking treden van het verdrag in 2009.

Vraag 4
Als huisvuil als bedrijfsafval wordt gezien, is het dan ook mogelijk voor de binnenvaart om deze kosten voor wonen op het schip als bedrijfskosten op te voeren bij de belastingaangifte?
Antwoord 4
Over de mogelijkheid om deze kosten op te voeren bij de belastingaangifte zal of door de schipper zelf, in het kader van zijn eigen aangifte, of door de belangenverenigingen overleg moeten worden gevoerd met de Belastingdienst.

Vraag 5
Wat is uw reactie op de memorie van toelichting van het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart), waarin staat dat alleen huisvuil op passagiersschepen gezien mag worden als bedrijfsafval, maar dat dit niet geldt voor de binnenvaart?
Antwoord 5
Het afvalstoffenverdrag maakt voor passagiersschepen en binnenvaartschepen geen onderscheid tussen huisvuil en bedrijfsafval, de Nederlandse Wet milieubeheer wel.
Het huisvuil is in dit verdrag opgenomen als overig scheepsbedrijfsafval. Omdat de Nederlandse Wet milieubeheer dit onderscheid wel maakt is hierover in de Memorie van Toelichting* van de (Nederlandse) goedkeurings- en uitvoeringswet voor het afvalstoffen-verdrag een nadere uitwerking en toelichting opgenomen. Hierin wordt gesteld dat er in het afvalstoffenverdrag zelf, waaraan door de Nederlandse overheid terzake uitvoering wordt gegeven, er geen onderscheid bestaat tussen passagiersschepen en binnenvaart als het gaat om huishoudelijk afval. Huishoudelijk afval dient in alle gevallen te worden afgegeven en valt in alle gevallen onder deel C van het afvalstoffenverdrag.

* Wet van 26 november 1998, houdende goedkeuring en uitvoering van het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de vetzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (kamerstuk 25851, nr. 3)

Vraag 6
Klopt het dat er gekozen is voor een gesloten systeem omdat in het verleden ook onbevoegden hun afval weggooiden in de bakken die bestemd waren voor de binnenvaart? Zo ja, is het dan niet vreemd dat de binnenvaartsector nu moet opdraaien voor de kosten van dit gesloten systeem, terwijl het probleem werd veroorzaakt door anderen? Zo nee, wat is dan de reden om

voor dit systeem te kiezen?
Antwoord 6
Ik heb gekozen voor een gesloten systeem, om invoering van het principe "de vervuiler betaalt" mogelijk te maken. Tot 1 november 2013 was gratis afgifte langs de rijksvaarwegen mogelijk. Nu moet betaald worden voor een abonnement. De gesloten containers zijn alleen toegankelijk voor abonnementhouders. Overigens heeft het Rijk de eenmalige investeringskosten van de huisvuilcontainers op zich genomen.

Vraag 7
Kunt u nog een keer toelichten waarom de binnenvaartsector veel moet betalen voor afvalafgifte, namelijk in hun woonplaats middels de afvalstoffenheffing, middels havengeld en nu ook via dit abonnement?
Hoe dit past binnen uw motto 'de vervuiler betaalt'?
Antwoord 7
Het afval van binnenvaartschepen wordt gezien als bedrijfsafval. Iedere bedrijfssector in Nederland betaalt voor de inzameling van zijn afval. Ook voor het midden- en kleinbedrijf aan de wal geldt dat huishoudelijk afval van het bedrijf als bedrijfsafval tegen betaling moet worden afgevoerd. De overheid kan en wil niet langer betalen voor de uitzonderingspositie die de binnenvaart hier tot voor kort in had. Dit staat los van de bijdrage die men betaalt in de gemeente waar men woont. Datzelfde geldt overigens ook voor de eigenaren van MKB-bedrijven, zij betalen ook een afvalstoffenheffing in hun woonplaats. Het afsluiten van een abonnement om langs de rijksvaarwegen afval te kunnen afgeven, is niet verplicht en voor veel schippers ook niet noodzakelijk. Het is een aanvullende dienst, die tot vorig jaar gratis was maar waar men nu voor moet betalen.

Vraag 8
Wat is de reden voor de sterke afname van het aantal innamepunten voor afval? Kunt u een overzicht geven van het aantal innamepunten twintig jaar geleden en nu?



Antwoord 8
Bij het vaststellen van het inzamelnetwerk heeft Rijkswaterstaat een afweging gemaakt tussen enerzijds de kosten en anderzijds de wens tot een voldoende dekkend netwerk. Het inzamelen en verwerken van afval is helaas een dure aangelegenheid. Een uitgebreider inzamelnetwerk zou een hoger tarief voor het abonnement betekenen.

Op aangeven van de binnenvaartbrancheorganisaties worden de afvalcontainers per 1 juli 2014 anders verdeeld over Nederland. Bovendien financiert Rijkswaterstaat 10 extra containers. Dat zijn Rijkswaterstaat en de binnenvaartorganisaties overeengekomen zoals u kunt lezen in bijlage 1.



Indien in een regio geen inzamelpunten langs vaarwegen beschikbaar zijn, kan de scheepvaart gebruik maken van alternatieve mogelijkheden zoals faciliteiten van havens en gemeenten. Het staat de schipper ook vrij om zelf afspraken te maken met een inzamelaar.

Ik heb geen exact beeld van de inzamelpunten twintig jaar geleden. De inzameling van afval was toen meer regionaal georganiseerd. Feit blijft dat de inzameling destijds gratis was, en dat, om het huidige betaalde systeem betaalbaar te houden, het aantal inzamelpunten nu beperkter is.
Indien de sector meer inzamelpunten wenst is dat mogelijk, maar dat leidt tot een stijging van de abonnementskosten.

Vraag 9
Deelt u de mening dat we door de invoering van dit systeem teruggaan in de tijd en dat er straks weer zwerfvuil verschijnt in het water en langs de oevers? Kunt u uw antwoord toelichten?
Antwoord 9
Nee, die mening deel ik niet. De binnenvaart moet nu, net als iedere andere bedrijfssector in Nederland, betalen voor de inzameling van zijn afval. Dat kan en mag geen reden zijn voor de sector om afval ergens te dumpen.
Afval dumpen buiten de officiële inzamelplaatsen is bovendien verboden en strafbaar.
Zoals ik ook aangaf in de eerder door mij beantwoorde Kamervragen (zie aanhangsel handelingen II 2013/14, nr. 1253) kan het in het nieuwe systeem voorkomen dat schippers langer met hun huisvuil moeten rondvaren dan ze

gewend waren. Ik begrijp dat die nieuwe situatie door sommigen als onprettig kan worden ervaren. Maar ik wil nogmaals een beroep doen op schippers om zwerfvuil en illegale afvaldumping te voorkomen. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de bescherming van het milieu.

Vraag 10
Is wel eens onderzocht of er niet betaald kan worden per zak afval?
Antwoord 10
Ja, dat is onderzocht. In de nieuwe abonnementenstructuur (zie het antwoord op vraag 1) wordt deze betaalvorm ook toegepast boven een bepaalde drempel.

Vraag 11
Is het mogelijk om aan te sluiten bij het streven naar meer recycling van huishoudelijk afval?
Antwoord 11
Ja, overeengekomen is dat op 10 locaties de mogelijkheid wordt geboden om glas en plastic gescheiden af te geven.

Vraag 12
Hoeveel gemeenten bieden momenteel op eigen initiatief gelegenheid voor de afgifte van huisvuil?
Antwoord 12
Ik heb momenteel geen volledig beeld van de inzamelmogelijkheden bij gemeenten en het maken van een dergelijk overzicht zou veel tijd vergen. Voor zover bekend bieden de meeste gemeentelijke havens wel mogelijkheden voor de afgifte van afval van schepen, maar de wijze waarop dit wordt gefinancierd wisselt sterk. Ook de toegankelijkheid (zoals open/gesloten systeem) voor schippers wisselt.

Vraag 13
Kunt u in overleg met gemeenten en binnenhavens zoeken naar een praktische oplossing en de gemeenten op een aantal plekken het afval laten inzamelen?
Antwoord 13
Gemeenten hebben veel vrijheid om de inzameling (frequentie, inzamelmiddelen, open of gesloten systeem, tarieven, etc.) zelf te organiseren en zo goed mogelijk af te stemmen op de lokale situatie en behoeften. Gezien de zeer uiteenlopende systemen en tarieven die gemeenten hanteren, verwacht ik niet dat eventueel overleg zou kunnen leiden tot een overzichtelijk systeem voor schippers. Bovendien is er kort geleden een nieuwe afspraak gemaakt waar de meerderheid van de binnenvaartbranche-organisaties zich in kan vinden. Zie het antwoord op vraag 1.Gezien het bovenstaande ben ik van mening dat met deze afspraken een adequater systeem van inzameling kan worden gerealiseerd, dan met een scala aan afspraken met individuele gemeenten mogelijk zou zijn.

Vraag 14
Ziet u een mogelijkheid in het door de gemeenten laten verzorgen van de afvalinzameling tegen lagere kosten en met een hoger aantal inzamelplaatsen dan nu via de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) het geval is?
Hierbij zijn we specifiek benieuwd of het mogelijk is om de afvalinzamelpunten voor de binnenvaart onderdeel uit te laten maken van de reguliere inzamelingscontracten van gemeenten. Denkt u dat de kosten van afvalinzameling via gemeenten lager zijn dan via de SAB en dat de kostprijs van een abonnement hiermee kan dalen? Bent u bereid om met de gemeenten afspraken te maken over het plaatsen van containers door gemeenten?
Antwoord 14
Gemeenten zijn binnen de kaders van de Wet milieubeheer sterk autonoom in hun afvalbeleid. Zij zijn verplicht tot inzameling van huishoudelijk afval vanaf percelen, en ze hebben geen verplichting voor het inzamelen van bedrijfsafval. De wens van de binnenvaart om als niet-ingezetene in het gemeentelijke systeem te worden opgenomen lijkt moeilijk inpasbaar in de bestaande structuur. Gemeenten streven in het algemeen naar een kostendekkende uitvoering van het hele afvalbeheer.
Dat vertaalt zich in verschillende tarieven voor de burger. Dat lijkt geen werkbaar systeem voor het afval uit de binnenvaart. De tarieven van de abonnementen zijn vergelijkbaar met de tarieven voor huishoudens aan de wal en met de tarieven in het MKB. Een mogelijkheid van een substantiële daling van de tarieven zie ik voornamelijk door een toename van het aantal abonnementen en veel minder door het betrekken van gemeenten in de inzamelstructuur (zie ook antwoord 2 en 13).

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

<u>Bijlage 1</u>
Resultaten overleg sector-RWS over abonnement overig scheepsbedrijfsafval, April 2014

<u>Algemeen</u>
De aanpassing van het inzamelsysteem kan ingaan per 1 juli 2014 en ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:
- drie varianten van het abonnement, gebaseerd op de hoeveelheid af te geven huisvuil;
- betalen per kg boven de limiet van het gekozen abonnement;
- de mogelijkheid om binnen het abonnement 10 kg KGA af te geven;
- het op 10 plaatsen gescheiden inzamelen van glas en plastic;
- het anders verdelen van de huidige 25 afvalcontainers;
- het plaatsen van 10 extra containers. Aanschaf van de containers gebeurt op kosten van Rijkswaterstaat;
- een apart abonnement voor de recreatievaart.

Bestaande abonnementhouders wordt een passende overgangsregeling geboden.

<u>Gedifferentieerde abonnementen</u>
RWS/SAB bieden per 1 juli 2014 de volgende abonnementen aan:

Abonnements-variant	Aantal kg KGA	Aantal omwentelingen (vuilniszakken)	Benadering aantal kg huisvuil	Tarief abonne-ment (€) (excl. BTW)
Basis	10	30	210	239
Basis-plus	10	50	350	292
Grootverbruikers	10	70	500	344

Het huisvuil dat wordt afgegeven op de SAB milieuboten kan worden gewogen. In de containers kan dit niet.

Daarom wordt het aantal kilo's van het abonnement omgeslagen naar een 'aantal trommelwentelingen'.
Eén trommelwenteling staat gelijk aan 7 kilo, dat is ongeveer een volle, normale huisvuilzak van 60 liter.

Indien een schipper meer afval aflevert dan zijn abonnement toestaat, betaalt hij een bijbetaaltarief van € 0,85 per kg huisvuil of € 5,95 per trommelwenteling. Voor KGA wordt het bijbetaaltarief € 1,85 per kg.

Abonnement recreatievaart

RWS/SAB bieden een apart abonnement voor recreatievaart. Voor dit abonnement gelden enkele beperkingen
- KGA is uitgesloten van het abonnement;
- het abonnement is geldig van 1 april - 1 oktober;
- er geldt een maximum van 14 trommelwentelingen;

Het tarief voor dit abonnement is € 85 /jaar. Geeft men meer vuilniszakken af dan moet men hiervoor bij betalen: € 5,95 per zak/trommelwenteling.

Inzamelingsnetwerk

RWS financiert de eenmalige aanschaf van 10 extra containers. De overige vaste kosten hiervan worden gedekt via de abonnementen. De huidige 25 containers en de 10 extra containers worden anders verdeeld over Nederland. Daarnaast worden op 10 locaties aparte containers geplaatst voor het gescheiden inzamelen van glas en plastic.
Per 1 juli 2014 kan op de volgende locaties afval worden afgegeven.

Locaties milieuboten en depots	**Aantal**	**Locaties containers**	**Huisvuil**	**Plastic**	**Glas**
Milieuboot Werkendam	1	Beatrixsluizen	4	1	1
Milieuboot Dordrecht	1	Gorinchem	1	1	1
Milieuboot Moerdijk	1	Haaften	1	1	1
Servicekade Nieuwegein	1	IJzendoorn	1	1	1
Milieuboten Rotterdam	3	Lemmer	1		
Milieuboot Geertruidenberg	1	Ligplaats Diemen	1		
Milieuboot Delfzijl	1	Ligplaatsen Zwartsluis	1		
Milieuboot Den Helder	1	Oranjesluizen	2	1	1
Milieuboot Eemshaven	1	s Gravendeel	1	1	1
Milieuboot Harlingen	1	Sluis Amerongen	1		
Milieuboot Urk	1	Sluis Belfeld	1	1	1
Milieuboot IJmuiden	1	Sluis Born	1		
Milieuboten Amsterdam	2	Sluis Driel	1		
Servicekade Volkerak	1	Sluis Eefde	1	1	1
Milieuboot Arnhem	1	Sluis Gaarkeuken	1	1	1
Milieuboot Lobith	1	Sluis Grave	1		
Milieuboot Nijmegen	1	Sluis Groningen	1		
Milieuboot Maasbracht	1	Sluis Hagestein	1		
Milieuboot Terneuzen	1	Sluis Maasbracht	1		
Milieuboot Vlissingen	1	Sluis Oosterhout	1		
		Sluis Sambeek/Boscheveld	1		
		Sluis Schijndel	1		
		Sluis Wijk bij Duurstede	1		
		Sluizen Terneuzen	2		
		Tiel	1		
		Volkerak	4	1	1
		Zuid Willemsvaart Panheel	1		
Totaal	**23**		**35**	**10**	**10**

Opmerkingen

Bij het vaststellen van de tarieven is uitgegaan van een afname van 600 abonnementen om het systeem kostendekkend te houden. Hoe meer abonnementen worden afgesloten, hoe lager de prijs per abonnement uiteindelijk kan worden. De tarieven worden per kalenderjaar bepaald, op basis van dan bekende gegevens over de afgegeven hoeveelheden afval en het aantal abonnementen.

Bron: Rijksoverheid

Abonnement afvalinzameling binnenvaart aangepast

Met ingang van 1 juli a.s. geldt er een aangepast abonnementensysteem voor de inzameling van ‘overig scheepsbedrijfsafval’, waaronder huisvuil, voor de scheepvaart. Er komen drie varianten en de prijs gaat omlaag. Rijkswaterstaat heeft samen met vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche daarnaast besloten tot uitbreiding van het aantal afvalcontainers voor inzameling langs de Nederlandse hoofdvaarwegen.
De aanpassing van het inzamelsysteem volgt uit een tussentijdse evaluatie van het ingevoerde systeem en reacties van schippers. De belangrijkste wijzigingen zijn:
* er komen drie varianten van het abonnement, gebaseerd op de hoeveelheid af te geven huisvuil;
* op 10 plaatsen kan glas en plastic gescheiden worden afgegeven;
* de huidige 25 afvalcontainers worden anders verdeeld over het vaarwegennetwerk;
* Rijkswaterstaat plaatst op eigen kosten 10 extra containers;
* voor de recreatievaart komt er een apart abonnement.

Bestaande abonnementhouders krijgen een passende overgangsregeling. Het abonnement voor afgifte van ‘overig bedrijfsafval’ is bedoeld als aanvulling op andere afgiftemogelijkheden zoals thuis of in havens. Zie www.sabni.nl voor een uitgebreide beschrijving van het nieuwe abonnementensysteem.

Scheepsafvalstoffenverdrag

Iedere bedrijfssector in Nederland betaalt voor de inzameling van zijn afval. De overheid kan en wil niet langer betalen voor de uitzonderingspositie die de binnenvaart hier tot voor kort in had. Sinds 1 november 2013 dragen binnenvaartschippers daarom zelf de kosten voor de afgifte van overig scheepsbedrijfsafval, waaronder huisvuil en niet-oliehoudend klein gevaarlijk afval (KGA). Schippers kunnen sindsdien langs de rijksvaarwegen alleen nog afval afgeven als zij een abonnement hebben afgesloten bij de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten (SAB). Hiermee geeft Rijkswaterstaat invulling aan deel C van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag.

Om de abonnementsprijs zo laag mogelijk te houden, werd vorig jaar besloten om het aantal afvalcontainers terug te brengen naar 25. Uit reacties van de scheepvaart bleek dat de dekking onvoldoende was. Ook hadden veel schippers moeite met de hoogte van het tarief. In overleg met vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche is daarom besloten het abonnementensysteem aan te passen om zo tegemoet te komen aan de wensen van de schippers. Overigens is het afsluiten van een abonnement om langs de rijksvaarwegen afval te kunnen afgeven, niet verplicht en voor veel schippers ook niet noodzakelijk. Het is een aanvullende dienst, die tot vorig jaar gratis was maar waar schippers nu voor moeten betalen.

Bron: Persbericht Rijkswaterstaat

Ook voor de recreatievaart: Afval afgeven langs de rijksvaarwegen? Neem een abonnement!

Beroepsschippers betalen sinds 1 november 2013 zelf de kosten voor inzameling en verwerking van overig scheepsbedrijfsafval, waaronder huisvuil en niet-oliehoudend klein gevaarlijk afval, langs de rijksvaarwegen. Hiervoor zijn de open containers langs de rijkswegen vervangen door gesloten containers, die alleen geopend kunnen worden als er een abonnement is afgesloten.
Ook voor de recreatievaart is per 1 juli een abonnement beschikbaar. Uiteraard kan men ook gebruik blijven maken van alternatieven zoals afgifte in jachthavens.

Betalen voor afgifte van afval

Om het abonnementensysteem mogelijk te maken zijn de open containers langs de rijksvaarwegen vervangen door gesloten containers, die alleen met een ecokaart met chip of een SAB-kaart geopend kunnen worden als er een abonnement is afgesloten bij de Stichting Afvalstoffen Vaardocumenten Binnenvaart (SAB). Met het invoeren van het abonnementensysteem is ook het inzamelnetwerk gewijzigd. Het aantal afvalcontainers is teruggebracht om de kosten van het abonnement zo laag mogelijk te houden. De precieze locaties van de afvalcontainers staan op de website van de SAB (www.sabni.nl).

Speciaal abonnement voor recreatievaart

Omdat de recreatievaart over het algemeen minder afval afgeeft, is er voor hen een speciaal abonnement beschikbaar voor € 85,- per jaar. Voor dit abonnement geldt:
* een maximum van 14 afvalzakken (trommelwentelingen);
* niet-oliehoudend klein gevaarlijk afval (KGA) is uitgesloten van het abonnement;
* het abonnement is geldig van 1 april – 1 oktober (voor het seizoen van 2014 wordt naar rato betaald);
* elke extra vuilniszak kost € 5,95 per stuk.

Het abonnement is verkrijgbaar bij de SAB.
'Grootverbruikers' binnen de recreatievaart kunnen er overigens ook voor kiezen om een abonnement voor de beroepsvaart te nemen. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de SAB.

Niet verplicht

Het afsluiten van een abonnement om langs de rijksvaarwegen afval te kunnen afgeven is niet verplicht en voor veel recreatieschippers ook niet noodzakelijk.
De recreatievaart kan gebruik maken van alternatieven zoals afgifte in (jacht)havens.

Scheepafvalstoffenverdrag

Op 1 november 2009 trad het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag tussen Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland in werking. Het algemene uitgangspunt van het verdrag is dat de veroorzaker de kosten draagt die verbonden zijn aan het inzamelen, het bewerken of het verwerken van het afval. Het verdrag bestaat uit drie delen. Deel A (olie- en vethoudend scheepsafval) en deel B (afval van lading) werden al eerder ingevoerd. Met het abonnementensysteem geeft Rijkswaterstaat invulling aan deel C (overig) van het Scheepsafvalstoffenverdrag.

Meer informatie

Kijk voor meer informatie op de pagina over het Scheepsafvalstoffenverdrag. Voor het afsluiten van een abonnement of vragen hierover kunt u contact opnemen met de SAB, tel. (010) 798 98 98.

Bron: persbericht Rijkswaterstaat

Werk aan oude jachten straks duurder

Eén van onze lezers wees ons op een artikel in de Vaarkrant van de Telegraaf. De essentie is dat iedereen met een jacht van voor 1994 als hij werk aan zijn schip laat uitvoeren een asbestinventarisatie of asbestvrijgaveverklaring moet overleggen. De aannemer van de klus loopt anders het risico een forse boete te krijgen.

Asbest werd vroeger veel gebruikt. Het is sterk, goedkoop en heeft een zeer goede isolerende werking. Echter het materiaal is ook levensgevaarlijk omdat de vezels kankerverwekkend zijn. Desondanks is het tot 1993 uitgebreid toegepast. In de bouw, maar zeker ook in de scheepsbouw en bijvoorbeeld in remmen van auto's.
Sinds juli 1993 is het toepassen van asbest verboden, maar het gevaarlijke materiaal is nog op veel plaatsen aanwezig. Zolang het materiaal vast is en u er niet in gaat boren of zagen hoeft dat geen bezwaar te zijn. Het probleem komt pas als u er mee aan de slag gaat. Woningbouwvereniging Woonbron ging destijds voor vele miljoenen het schip in toen de SS Rotterdam omgebouwd werd, want het materiaal was letterlijk van onder tot boven toegepast.

Of asbest voor 1993 ook veel gebruikt is in de jachtbouw is niet duidelijk, maar op oudere bedrijsvaartuigen die nu in de pleziervaart gebruikt worden kunt u het nog tegenkomen. Ook is niet te zeggen of asbest wel of niet op in het buitenland gebouwde jachten is toegepast.

Asbest mag dus niet meer gebruikt worden, maar komt nog op veel plaatsen voor. Om werknemers van bedrijven te beschermen gelden er strenge regels voor het werken in een omgeving waar asbest toegepast is of kan zijn. Sinds 2010 kijkt men daarbij zeker ook scherp naar het werk op en aan (oudere) binnenvaartschepen. Omdat een deel van die oude bedrijfsvaartuigen haar weg vindt naar de pleziervaart en er ook nog veel oudere jachten rondvaren heeft de inspectie nu kennelijk ook de recreatievaart in het vizier gekregen.

Volgens de deskundigen van AM-P zal de hoeveelheid asbest in de pleziervaart meevallen. "In principe gaat het voor 99% over pakkingen en isolatie rond de uitlaat en soms een stukje brandwering in en rond de motorkamer." Ook een oud verwarmingsketel of geiser kan een koordje met asbest bevatten. In een heel enkel geval kan het nog in heel oude vloerbedekking zitten. Helaas is ook een kleine hoeveelheid al schadelijk en dus een potentieel gevaar voor de gezondheid.

Als u dus een schip van voor 1994 bezit en u laat werkzaamheden uitvoeren dan is het bedrijf die de klus uitvoert verplicht te onderzoeken of er wel of geen asbest aan boord is verwerkt. In het meest gunstige geval heeft u al een asbestinventarisatie laten uitvoeren of is het asbesthoudende materiaal al eerder (langs officiële weg)

verwijderd en heeft u daarvoor een asbestvrijgaveverklaring gekregen. De uitvoerder kan dan volstaan met het opnemen van deze inventarisatie of verklaring in zijn administratie. Dit uiteraard zolang de klus niet in aanraking komt met het asbesthoudende materiaal aan boord.

De kans is echter groot dat u er nog nooit een asbest-inventarisatie bij u aan boord is gedaan. Het bedrijf dat de klus aanneemt is dan verplicht om een asbestinventarisatie te laten uitvoeren. De kosten daarvoor zullen zij uiteraard bij u in rekening brengen. Wordt er geen asbest gevonden of wordt het asbesthoudende materiaal meteen op de juiste manier verwijdert, dan kunt u een asbestvrijgaveverklaring krijgen. Is er wel asbest aangetroffen en is dit verder intact dan kan het blijven zitten, maar moet u wel om de zoveel tijd een nieuwe inventarisatie laten doen. U krijgt dan vaak ook advies wat te doen om beschadiging en mogelijke contaminatie te voorkomen.

Let wel; het is niet alleen voor het plezier van de ambtenaren of de werknemers van de uitvoerder. Ook voor u en uw opvarenden is het van belang dat u geen onnodig risico loopt om in contact te komen met asbestvezels.

De regels zijn ook niet nieuw en gelden dus al veel langer. Actueel is dat de inspectie nu ook de pleziervaart en de bedrijven werkzaam in deze sector tot aandachtsgebied heeft benoemd. Als eigenaar van een ouder schip zal u vaker de vraag gesteld worden of er een asbestinventarisatie is gedaan. Bedrijven die bij u aan boord werk moeten doen zijn dat dus verplicht te vragen. Heeft u een voormalig bedrijfsvaartuig of een ouder jacht dan is het verstandig om hier op voorbereid te zijn en zelf al het initiatief voor een asbestinventarisatie te nemen. En let dus op als u van plan bent een dergelijk schip te kopen.

De deskundige medewerkers van AM-P kunnen bij u aan boord een asbestinventarisatie uitvoeren. Zij hebben al ervaring in de beroepsvaart en weten dus waar zij moeten zoeken. Ook beschikt men over de juiste apparatuur en een eigen laboratorium zodat een eventueel monster snel geanalyseerd is. Desgewenst kan men tegelijkertijd uw drinkwatersysteem testen op legionella.

Bij een asbestinventarisatie wordt overal aan boord gezocht waar asbest toegepast kan zijn. Speciaal zal men daarbij kijken naar oudere apparatuur en toepassingen waar in het verleden vaak asbest werd toegepast. Van veel installaties ed. is al bekend of er ooit asbesthoudende materialen in zijn gebruikt. Treft men bij u aan boord dergelijke apparatuur aan of ziet men materiaal dat verdacht is, dan worden er monsters van de omgeving genomen om te kijken of er ook vrije asbestvezels aanwezig zijn. Treft men geen vezels aan en is het mogelijk asbesthoudende materiaal in tact dan is verwijderen niet meteen noodzakelijk. In het inventarisatierapport worden alle plekken waar (mogelijk) asbest zit beschreven. Ook krijgt u een advies of verwijderen noodzakelijk is of het materiaal kan blijven zitten. Wordt geen asbest(houdend materiaal) aangetroffen dan is het rapport van de asbestinventarisatie feitelijk een asbestvrijverklaring. Kiest u er voor het asbesthoudende materiaal door een gecertificeerd bedrijf te laten verwijderen dan zal daarna een controle plaatsvinden en krijgt u een asbestvrijgaveverklaring.

Let op: ook als niet al het materiaal verwijdert is, maar het resterende asbest vast is en er geen vezels worden aangetroffen, wordt ook een asbestvrijgaveverklaring verstrekt. Pas als alle in het inventarisatierapport genoemde asbest is verwijdert en uw schip na controle asbestvrij wordt gegeven kunt u daadwerkelijk aantonen dat uw schip ook echt asbestvrij is.

Bron: Vaarwijzer, Jaap van Goor

Asbestvrijverklaring van de baan

Eerder schreven wij al over de problematiek met asbest aan boord van oude pleziervaartuigen. Alle aandacht heeft er toe geleid dat de Hiswa branchevereniging in overleg met de inspectie tot een pragmatische aanpak is gekomen.
Een eenvoudig protocol voor watersportbedrijven maakt het mogelijk dat bootbezitters verschoond blijven van kostbare onderzoeken en lastige procedures.

De Inspectie SZW (voorheen Arbeidsinspectie) stelde dat als er aan pleziervaartuig gebouwd voor 1994 gewerkt moet worden, er een asbestinventarisatie aanwezig moet zijn.
Dat is de verantwoordelijkheid van het bedrijf dat aan het jacht werkt. Gevolg zou zijn dat de bootbezitter moet beschikken over een "asbestvrijverklaring" voordat er door een bedrijf aan zijn/haar boot gewerkt kan worden.
Een asbestinventarisatie en rapportage door een gespecialiseerd bedrijf zou ca. € 350 kunnen kosten.
Bij ontbreken van een dergelijk inventarisatierapport kan het aannemende bedrijf een flinke boete krijgen.
Geen enkel weldenkend bedrijf die dat risico wil nemen.

In het nu overeengekomen protocol staat onder andere dat jachtservicebedrijven tijdens het opmaken van een offerte al aandacht besteden aan het risico van asbest.
Verder organiseert de Hiswa binnenkort een training asbestherkenning voor de bij Hiswa aangesloten bedrijven.
Met deze vervangende maatregelen is de preventieve asbestvrijverklaring volgens het persbericht van de Hiswa van de baan. Onduidelijk is wat dit betekent voor niet bij de Hiswa aangesloten bedrijven en hoe een en ander straks in de offertes of de algemene voorwaarden van de Hiswa service bedrijven afdekt wordt.

Daarnaast spreekt men steeds over een asbestvrijverklaring. Een "asbestvrijverklaring" bestaat echter niet. Wel kan een gecertificeerd bedrijf een asbestinventarisatie doen.
Wordt geen asbest aangetroffen dan is het rapport van die inventarisatie feitelijk een asbestvrijverklaring.
Wordt wel asbest aangetroffen en laat u deze op de voorgeschreven veilige wijze verwijderen dan wordt daarna opnieuw gekeken of er asbest aan boord wordt aangetroffen. Is de asbest volgens het bestek (de offerte van de sanneerder) weggehaald en worden bij monstername geen resten of vezels aangetroffen dan volgt een asbestvrijgaveverklaring. Het kan dan echter zo zijn dat er nog (vaste) asbest is achtergebleven omdat deze geen direct gevaar oplevert en verwijderen lastig en te kostbaar is.

Een asbestvrijgaveverklaring is dus eerder een verklaring dat de ruimtes aan boord weer veilig zijn om zonder beschermende maatregels te betreden. Pas als alle asbest aan boord is verwijdert en er een asbestvrijgaveverklaring is afgegeven kunt u zeggen dat het schip ook asbestvrij is. Bij twijfel of er wel of geen asbest bij u aan boord is toegepast, raden wij u altijd aan een deskundige in te schakelen.

Bron: Vaarwijzer, Jaap van Goor

Asbest op oude boten

Na het eerste bericht is iets meer duidelijkheid gekomen over de consequenties van de afspraken tussen de Hiswa en de Inspectie SZW. Diverse watersportbedrijven werden in 2013 geconfronteerd met een bezoek van de inspectie. Hieruit bleek dat deze bedrijven in overtreding waren omdat zij boten onderhouden en/of repareren die gebouwd zijn voor 1994, zonder dat er voorafgaand een asbestinventarisatie plaatsvond door een gecertificeerd asbestinventarisatiebedrijf. Met de nieuwe afspraken wordt voorkomen dat bedrijven en jachteigenaren nu preventief en dus vooraf verplicht zijn een asbestinventarisatie te laten uitvoeren.
In plaats daarvan komt er een voorlichtingscampagne richting de bedrijven waarin wordt gewezen op de gevaren van asbest in boten, een protocol voor bedrijven zodat vroegtijdig mogelijke bronnen van asbest opgespoord kunnen worden en een speciale training asbestherkenning.

Zodra een jachtservicebedrijf twijfelt over de aanwezigheid van asbest, zal het de eigenaar een SC-540 gecertificeerd bureau aanbevelen. Het bedrijf mag vervolgens niet eerder starten met de onderhoudswerkzaamheden voordat er zekerheid bestaat over de af- of aanwezigheid van asbest. De "asbestvrijverklaring" is daarmee dus niet van de baan, zoals de Hiswa vorige week naar buiten bracht. Wel is met deze afspraken gekozen voor een pragmatische aanpak die jachteigenaren niet onnodig extra kosten laat maken.

Bron: Vaarwijzer, Jaap van Goor

ANWB, HISWA Vereniging, Platform Waterrecreatie en Sportvisserij Nederland ondertekenen intentieverklaring samenwerking Waterrecreatie Nederland

Met de ondertekening van de intentieverklaring ‘Samenwerking Private Partners Waterrecreatie Nederland’ bestendigen ANWB, HISWA Vereniging, Platform Waterrecreatie en Sportvisserij Nederland gemaakte afspraken om samen te werken aan gedeelde ambities voor de ontwikkeling van waterrecreatie in Nederland.
Hiermee is weer een stap gezet in de realisatie van de ambities en organisatie van de Toekomstvisie Waterrecreatie Nederland 2025. Het Watersportverbond kiest voor een eigen positionering en heeft besloten de intentieverklaring niet te ondertekenen en de samenwerking met SRN per 1 juni 2014 te beëindigen.

De ondertekenaars vertegenwoordigen gezamenlijk meer dan een miljoen georganiseerde en individuele waterrecreanten. Het gaat om waterrecreatie in de volle breedte, waaronder zeilen, motorbootvaren, sportvissen, kitesurfen, waterskiën, sportduiken en kanoën.
Met HISWA Vereniging zijn ook zo’n 1.000 watersportbedrijven (van superjachtbouwers tot en met vaarscholen actief in binnen en buitenland) betrokken. Deze bedrijven vertegenwoordigen gezamenlijk twee derde van de omzet en werkgelegenheid in de sector.
De waterrecreatiesector is goed voor 2,5 miljard euro omzet en geeft 25.000 mensen werk, die zo'n 2 miljoen Nederlanders plezier op het water geven.

Behoud, veiligheid en duurzaamheid
De samenwerking focust zich op behoud en ontwikkeling van het landelijke vaarroutenetwerk van 4.400 kilometer, veiligheid en duurzaamheid. Waterrecreatie Nederland werkt aan het actualiseren van het landelijke recreatietoervaartnet (BRTN) samen met provincies en rijk. Tevens wordt met publieke en andere private partners gewerkt aan een nieuwe convenant voor “Varen doe je Samen!”. Dit is een meerjarig communicatie- en voorlichtingsprogramma gericht op het vergroten van het veiligheidsbewustzijn op het water. Ook wordt ingezet op water van voldoende kwaliteit. De ondertekenaars van de intentieverklaring onderzoeken daarnaast mogelijkheden voor toekomstige private (co)financiering van waterrecreatie.

Stichting Waterrecreatie Nederland
Stichting Waterrecreatie Nederland i.o. is de opvolger van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN).
SRN -een publiekprivaat samenwerkingsverband- heeft zich in het kader van het Convenant Uitvoering Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland ruim 20 jaar ingezet voor de ontwikkeling van het landelijk recreatietoervaartnet.
Stichting Waterrecreatie Nederland bouwt voort op deze ervaring, kennis en netwerk. Naast intensivering van de samenwerking binnen de waterrecreatiesector wordt gewerkt aan versterking van de bestaande samenwerking met betrokken publieke partijen zoals rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Waterrecreatie Nederland participeert ook in Europese projecten om kennis te delen en te ontwikkelen. Tijdens de HISWA te water in september 2014 wordt Waterrecreatie Nederland officieel gelanceerd.

Informatie over de betrokken private partners die de intentieverklaring tekenen, kunt u vinden op:
* ANWB: www.anwb.nl
* HISWA Vereniging: www.hiswa.nl
* Platform Waterrecreatie: www.npvw.nl
* Sportvisserij Nederland: www.sportvisserijnederland.nl

Bron: Nieuwsbericht Stichting Recreatietoervaart Nederland

Beëindiging formele samenwerking SRN

Het Watersportverbond heeft besloten de formele samenwerking met de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) per 1 juni 2014 te beëindigen.
De opdracht en de financiering van de SRN is inmiddels

afgerond en de ambities die het Watersportverbond voor ogen heeft komen niet volledig overeen met opvattingen van de SRN.

“Wij zijn een groot voorstander van samenwerken en krachten bundelen maar dit is ook mogelijk zonder een formeel samenwerkingsverband aan te gaan.
De organisaties kunnen vanuit eigen krachten, parallel aan elkaar toewerken naar een goede en gezonde toekomst van de waterrecreatie.” aldus Maurice Leeser, directeur Watersportverbond.

De SRN, in 1995 mede-opgericht door het Watersportverbond, HISWA Vereniging, ANWB en Unie van Waterschappen had de opdracht te adviseren over inrichtingsaspecten van vaarwegen en subsidies te verstrekken aan gemeenten en provincies.
Deze opdracht met financiering is inmiddels beëindigd. Het Watersportverbond is van mening dat de SRN in de afgelopen jaren goed werk heeft verricht ten behoeve van de watersport.

Voortkomend uit de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 (TW2025) is door de bestuurlijke partners besloten om de SRN te transformeren naar de Stichting Waterrecreatie Nederland (SWN) om onder andere het realiseren van de ambities uit de TW2025 te coördineren.
Een aantal ontwikkelingen, waaronder de aard van de beoogde samenwerking, vormden aanleiding voor het Watersportverbond zich te beraden op haar positie binnen de SRN en de toekomstige SWN. Dit beraad heeft geleid tot het besluit om de formele samenwerking binnen de SRN per 1 juni 2014 te beëindigen. Wel zijn wij voornemens om op specifieke dossiers te blijven samenwerken met de SRN of andere partners binnen of buiten de SRN. Tot het einde van dit jaar blijft het Watersportverbond in ieder geval participeren in de campagne Varen doe je Samen.
Zodra bekend is of en hoe deze campagne verder wordt gecontinueerd, zullen wij onze deelname opnieuw overwegen.

Watersportverbond, behartiger van de watersportbelangen
Het Watersportverbond wil als sterke en betrouwbare belangenbehartiger een wezenlijke regiefunctie en positieve invloed hebben op besluiten aangaande het toervaartnet. Dit doen wij voor zo’n 450 watersportorganisaties en circa 100.000 aangesloten sporters. Daarnaast is het Watersportverbond er ook voor de watersporters die buiten het verenigingsleven om van de Nederlandse waterwegen genieten. Het Watersportverbond zet zich dag en nacht in om een leven lang zorgeloos watersporten mogelijk te maken. Om de belangen van de watersport optimaal te kunnen behartigen, wil het Watersportverbond bewegingsvrijheid behouden om namens de achterban eigenstandige standpunten te kunnen innemen en deze zichtbaar uit te dragen.

Bron: Nieuwsbericht Watersportverbond

Officiële overhandiging brochure “Veilig langs een veerpont”

Op woensdag 14 mei 2014 is, tijdens de sponsorborrel van het Landelijk Veren Platform, de brochure “Veilig langs een veerpont” officieel gepresenteerd en overhandigd aan mevrouw Ellen Verolme, onderzoeksmanager van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid.

De brochure gaat in op de veilige interactie tussen watersporters en veerponten, en is door het LVP en “Varen doe je samen” gezamenlijk ontwikkeld. Deze officiële presentatie heeft plaatsgevonden op woensdag 14 mei 2014 van 15:00 – 16:00 uur in de Evenementenhal Gorinchem, Franklinweg 2, 4207 HZ Gorinchem.


Veilig langs een veerpont

Een veerpont is een vaartuig waarmee mensen en voertuigen water kunnen oversteken. Een pont verbindt twee punten op de oever en vaart daarom dikwijls haaks op het vaarwater. In deze folder leest u hoe u ponten veilig kunt passeren.

Nederland telt ruim 200 veerponten. Een deel daarvan vaart alleen in het zomerseizoen. De veerponten worden onderverdeeld in voet- en fietsveren (uitsluitend voor voetgangers en fietsers) en autoveren. Ponten zijn het varende alternatief voor vaste oeververbindingen als een brug of tunnel. Men kan ook onderscheid maken op basis van het motorisch vermogen. Men spreekt dan over snelle en langzame veerboten. Snelle veerboten kunnen een snelheid bereiken van 40 tot 70 km per uur, terwijl langzame veerponten hooguit tot 25 km per uur halen.

Vrijvarend of niet-vrijvarend

Veel veerponten zijn vrijvarend, dat wil zeggen dat ze zelfstandig kunnen manoeuvreren. Dit in tegenstelling tot een niet-vrijvarende veerpont die een kabel of ketting als hulpmiddel gebruikt bij het oversteken.

E.4a Niet-vrijvarende veerpont

E.4b Vrijvarende veerpont

Kabelpont of gierpont

Er zijn twee types niet-vrijvarende ponten: de kabelpont en gierpont. Een kabelpont is verbonden met een staalkabel of ketting die tussen beide oevers ligt, dus haaks op het vaarwater. Doorgaans heeft een pont een motor als aandrijving, maar kleinere kabelvoetveren worden ook wel op de hand overgetrokken.
Een gierpont is aan een staalkabel of ankerketting bevestigd die in het midden van de rivier is verankerd. De kabel loopt vanaf de verankering via een aantal kleine bootjes boven water naar de pont. De gierpont vaart op de motor, maar benut tegelijkertijd de stroming en 'zwaait' aan de kabel naar de overkant, met de verankering als een scharnierpunt. Een gierpont is dus altijd te herkennen aan de ankerbootjes.
Deze schematische weergave laat het principe van een gierpont zien:

Download de brochure
http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files//folders/VDJS%20Veilig%20langs%20een%20veerpont%202014%20DEF%20small-1.pdf

Film Veilig langs een veerpont
Deze bijeenkomst wordt gecombineerd met de beurs Maritime Industry, die eveneens plaatsvindt in de Evenementenhal. Parallel aan de ontwikkeling van deze brochure, is door Varen doe je samen in samenwerking met het Watersportverbond ook een film ontwikkeld, met dezelfde titel “Veilig langs een veerpont”.

Over varen doe je samen
Doelstelling van Varen doe je samen is om de veiligheid op het water te vergroten, vooral op de wateren waar beroepsvaart en recreatievaart samen varen. (www.varendoejesamen.nl) Varen doe je samen is een initiatief van Rijkswaterstaat, de Provincies, diverse havenbedrijven, Koninklijke Schuttevaer, ANWB, HISWA Vereniging, Watersportverbond en Stichting Recreatietoervaart Nederland. Het Landelijk Veren

Platform, aangesloten bij het CBRB, is een belangenorganisatie voor veerdiensten in Nederland. Doelstelling van het LVP is het behartigen van de collectieve belangen van de veerdiensten op alle relevante terreinen, en het LVP wil daarbij fungeren als aanspreekpartner op gemeentelijk, provinciaal en landelijk niveau. (www.landelijkverenplatform.nl)

Bron: Varen doe je samen



Voorkom onderkoeling

Temperaturen stijgen en de zin om te varen ook.
De watertemperatuur is echter nog erg laag. Let dus op de juiste voorbereiding. Het gevaar van onderkoeling ligt op de loer. Onderkoeling kan worden voorkomen door goede kledingkeuze en de juiste uitrusting. Een isolatiedeken (van versterkt aluminiumfolie) in combinatie met een deken zijn noodzakelijke hulpmiddelen, mits op de juiste wijze gebruikt. Dikke plastic vuilniszakken zijn echter ook al effectief. In het water koel je 20 keer sneller af dan buiten het water. Hoe verder je lichaam uit het water blijft, hoe beter het is. Reddingvlotten, reddingboeien of wrakhout kunnen je redding betekenen als je daardoor gedeeltelijk uit het water kunt blijven en niet hoeft te zwemmen.
Anderzijds zal water in een reddingvlot de afkoeling versnellen.

Download de folder hier
http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files//folders/Onderkoeling%202013.pdf.

Bron: Varen doe je samen

Website Watererfgoed

Hierbij willen wij U attent maken op een website die al enige tijd draait, maar waarmee nog nauwelijks naar buiten is getreden. Deze website verzamelt zoveel mogelijk berichten uit het gebied van Watererfgoed en publiceert deze via een link op de frontpage. Voor deze berichten wordt geput uit vele "Feed" / RSS berichten van weekkranten, landelijke dag- en vakbladen t/m alle overheidsinformatie, die officieel bekend wordt gemaakt. Daarnaast is er een rubriek Nieuwsbrieven, waarop links naar nieuwsbrieven staan van vele organisaties, die gelieerd (zouden kunnen) zijn aan het begrip Watererfgoed.
En tenslotte als derde redelijk informatieve deel noemen wij de verzameling van Nieuwsbrieven die Rijkswaterstaat uitgeeft op gebied van water.
In principe wordt de site minimaal 3 x per week geoptimaliseerd. Kijkt U er eens naar en zegt het voort, publiceer het binnen Uw mogelijkheden en doe er Uw geluk mee. De website staat bekend als WWW.WATERERFGOED.NL

Het team verstaat onder watererfgoed:
* Organisaties zijnde rechtspersonen die aantoonbaar actief zijn met Water gerelateerd Erfgoed in de meest ruime zin
* Individuen zijnde aantoonbaar actief als eigenaar van een object, dat op enigerlei gerelateerd is aan het Water Erfgoed van Nederland
Als summiere lijst voorbeelden:
- Industrieel erfgoed wat historisch gezien niet zonder watertransport kon, w.o. fabrieken, pakhuizen, molens, loswallen, kades, kranen, etc
- (Historische) vaarwegen - kanalen, rivieren, beken, onderhoud / veiligheid etc
- (Historische) vaartuigen van kano tot oceaanstomer
- (Historische) havens, kunstwerken, werven, ligplaatsen
- en aanverwante zaken als communicatie, milieu, waterbouw
Mocht U ideeën hebben waarmee deze lijst kan worden uitgebreid laat het ons weten.

Namens het team van Watererfgoed.nl

Bron: ingestuurd bericht Watererfgoed



Erfgoed binnen boord - Archeologie en waterbodems 9 oktober 2014

9 oktober 2014 (hele dag)
Locatie: Almere

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed organiseert in samenwerking met de gemeente Almere op 9 oktober een informatiedag met als onderwerp archeologie en waterbodems.

Archeologisch erfgoed in en rond de Nederlandse wateren binnen het gemeentelijk grondgebied: hoe gaan we daar mee om? Hoe herkennen we deze archeologische waarden? Hoe kunnen we dit erfgoed in het gemeentelijk erfgoedbeleid en de ruimtelijke ordening verankeren?

Op een bijzondere locatie 'bij en rond' Almere, stad op de zeebodem met veel maritiem en onderwater erfgoed, gaan we met u aan de slag om deze vragen te beantwoorden. Het programma van deze dag is bedoeld voor medewerkers van gemeenten en hun adviseurs die zich bezighouden met archeologie en ruimtelijke ordening. De dag biedt handvatten om in de dagelijkse praktijk met erfgoed in de (voormalige) waterbodem om te kunnen gaan. Of het nu gaat om archeologische resten op zee of in de kleine binnenwateren, om scheepswrakken of beschoeiingsresten in gracht of wetering. Iedere gemeente met ook maar een druppel oppervlaktewater is van harte uitgenodigd om deel te nemen.

De opening wordt verzorgd door burgemeester van Almere en voorzitter van de Vereniging Nederlandse Gemeenten, Annemarie Jorritsma. Het programma bestaat uit lezingen, workshops en een excursie. Aan het eind van de dag gaan de aanwezigen naar huis met de nieuw ontwikkelde digitale of hardcopy voorbeelden van kaarten en beleid, maar hopelijk ook met golven inspiratie en een stroom aan nieuwe ideeën voor het vormgeven van het eigen watererfgoed beleid!

De uitnodiging en het definitief programma volgen half juni.Voor meer informatie: mail naar drs. M.C. (Marie-Catherine) Houkes.
Aanmelden graag via het formulier op http://www.cultureelerfgoed.nl/agenda/erfgoed-binnen-boord-archeologie-en-waterbodems.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Woonboten zijn bouwwerken

De rechtbank in Amsterdam heeft eind juni 2013 bepaald dat woonboten in de hoofdstad beschouwd moeten worden als bouwwerken. De verstrekkende consequentie is dat verbouwingen aan de meeste woonschepen voortaan moeten voldoen aan het bouwbesluit en de welstandscriteria.

De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft die uitspraak op 16 april 2014 bevestigd. Weliswaar wordt in de toelichting op het Bouwbesluit opgemerkt dat woonboten geen bouwwerken zijn, de Raad van State vindt dat niet doorslaggevend, nu die opmerking niet in de regels zelf, noch in de wet voorkomt.

Verbouwingen aan woonboten moeten dus niet getoetst worden aan de regels van de gemeentelijke verordening, zoals Amsterdam in het onderhavige geval deed, maar aan de regels van de Wabo - inclusief alle planologische, bouwtechnische, cultuurhistorische en welstandelijke bepalingen van dien.

Raad van State, uitspraak 16 april 2014ECLI:NL:RVS:2014:1331
Uitspraak 201306684/1/A1.
Datum uitspraak: 16 april 2014

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK
Uitspraak op de hoger beroepen van:
1. [appellant sub 1], wonend te Amsterdam,
2. het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum, thans het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam (hierna: het college),
tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 27 juni 2013 in zaak nr. 12/1028 in het geding tussen: [wederpartij] en het college.

Procesverloop
Bij besluit van 19 juli 2011 heeft het college aan [appellant sub 1] een verbouwingsvergunning verleend voor de verbouwing van [de woonboot] gelegen aan de [locatie] te Amsterdam.

Bij besluit van 25 januari 2012 heeft het college het door [wederpartij] daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard en het besluit van 19 juli 2011 gehandhaafd.

Bij uitspraak van 27 juni 2013 heeft de rechtbank het door [wederpartij] daartegen ingestelde beroep gegrond verklaard, het besluit van 25 januari 2012 vernietigd, het besluit van 19 juli 2011 herroepen, de aanvraag van [appellant sub 1] om een verbouwingsvergunning afgewezen en bepaald dat de uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 25 januari 2012. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak hebben [appellant sub 1] en het college hoger beroep ingesteld. Daartoe in de gelegenheid gesteld, heeft [wederpartij] een schriftelijke uiteenzetting gegeven. Het college en [appellant sub 1] hebben nadere stukken ingediend.
De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 17 maart 2014, waar [appellant sub 1], bijgestaan door E.P. Blaauw, het college, vertegenwoordigd door mr. E.G. Blees, werkzaam bij de gemeente, en M.J. Drijfholt, en [wederpartij], bijgestaan door B.A.J. Haagen, advocaat te Amsterdam, zijn verschenen.

Overwegingen
1. Ingevolge artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) is het verboden zonder omgevings-vergunning een project uit te voeren voor zover dat geheel

of gedeeltelijk bestaat uit het bouwen van een bouwwerk. Ingevolge artikel 2.2.1, aanhef en onder a, van de Verordening op het binnenwater 2010 (hierna: VOB) is een woonboot gedefinieerd als een vaartuig (…), niet zijnde een object dat valt onder de Woningwet. Ingevolge artikel 2.3.4, eerste lid, is een verbouwingsvergunning vereist voor het verbouwen van een woonboot.
2. In het geval dat voor een verbouwing van een woonboot een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wabo is vereist, is het college, gelet op artikel 2.2.1, aanhef en onder a, gelezen in verbinding met artikel 2.3.4 van de VOB, gehouden een aanvraag om een verbouwings-vergunning af te wijzen.
3. De rechtbank heeft overwogen dat [de woonboot] moet worden aangemerkt als een bouwwerk, zodat voor het verbouwen daarvan een omgevingsvergunning is vereist en het college de door [appellant sub 1] ingediende aanvraag om verbouwingsvergunning had moeten afwijzen.
4. Niet in geschil is dat [de woonboot], behalve tijdens periodiek onderhoud of een verbouwing, sinds 1954 op de desbetreffende locatie ligt. Voorts is niet in geschil dat [de woonboot] van origine een zeilboot is die niet meer zelfstandig kan varen, omdat zeilen vanwege de op [de woonboot] gerealiseerde opbouw niet mogelijk is en geen motor aanwezig is. Vervoer van [de woonboot] voor onderhoud vindt plaats door deze, nadat de naastgelegen woonboot van haar plaats is gehaald, met twee sleepboten te verslepen. Ter zitting is vastgesteld dat [de woonboot] aan de kade is verbonden met een afhouder, een loopplank, een tros en twee stalen kabels die aan twee in de kade verankerde bolders zijn verbonden. Voorts zijn er verbindingen ten behoeve van nutsvoorzieningen (riool, water, elektriciteit, gas, internet).
5. Het college en [appellant sub 1] betogen dat de rechtbank ten onrechte heeft overwogen dat [de woonboot] als bouwwerk moet worden aangemerkt. Het college voert daartoe aan dat [de woonboot] niet aan de waterbodem is verbonden of aan meer- of spudpalen is verankerd. [de woonboot] is slechts met de kade verbonden door stalen kabels en een afhouder, terwijl de afhouder door stootboeien vervangen zou kunnen worden. [de woonboot] kan niet worden aangemerkt als een plaatsgebonden constructie, omdat de aansluitingen op de nutsvoorzieningen eenvoudig zijn los te koppelen, aldus het college. Zij verwijst in dit verband naar de uitspraak van de Afdeling van 8 mei 2013 in zaak nr. 201201123/1/T1/A3. Het college voert voorts aan dat het relatief eenvoudig is om [de woonboot] te verplaatsen. Voorts voert het aan dat de wijze van verankering en niet het gebruik dat van [de woonboot] wordt gemaakt, doorslaggevend dient te zijn bij beantwoording van de vraag of [de woonboot] als bouwwerk moet worden aangemerkt.
[appellant sub 1] voert aan dat de rechtbank de wijze van afmeren van [de woonboot], de functie als woonschip en de afwezigheid van een motor ten onrechte van belang heeft geacht. Daarnaast is volgens hem van belang dat een woonboot een roerende zaak is als bedoeld in artikel 3:3 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) en dat in de toelichting van het Bouwbesluit 2012 (hierna: Bouwbesluit) is opgenomen dat een woonschip of woonboot geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is.
Volgens [appellant sub 1] is de bedoeling van de wetgever



Een antieke woonboot met vele originele details.

geweest dat woonboten in welke vorm dan ook niet onder de reikwijdte van het Bouwbesluit vallen.
5.1. Het begrip bouwwerk is in de Wabo niet omschreven. De Wabo beoogt gelet op de geschiedenis van totstandkoming (Kamerstukken II 2006/07, 30 844, nr. 3, blz. 91 en 92) bij het begrip "bouwwerk" aan te sluiten zoals dat onder de Woningwet werd aangeduid. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 17 juli 2013 in zaak nr. 201300743/1/A1), kan voor de uitleg van het begrip bouwwerk ook bij toepassing van de Wabo aansluiting worden gezocht bij de modelbouwverordening die een bruikbare omschrijving van het begrip bouwwerk omvat. Deze luidt: "elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren".
5.2. De rechtbank heeft terecht overwogen dat [de woonboot] als bouwwerk in de zin van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo moet worden aangemerkt. [de woonboot] bestaat uit een constructie van enige omvang die op indirecte wijze met de grond is verbonden door middel van een afhouder, een loopplank, een tros en twee stalen kabels, die aan in de kade verankerde bolders zijn bevestigd en aansluitingen op nutsvoorzieningen. Bij beantwoording van de vraag of [de woonboot] als bouwwerk moet worden aangemerkt, is niet bepalend hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar is doorslaggevend dat [de woonboot] is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren.
Dit laatste blijkt ook uit het feit dat [de woonboot] niet zelfstandig kan varen en sinds 1954 vrijwel onafgebroken op dezelfde plaats ligt.
Anders dan het college betoogt, heeft de rechtbank in haar beoordeling het gebruik dat van [de woonboot] wordt gemaakt terecht mede betrokken, omdat onder meer daaruit kan worden afgeleid of met het gebruik is bedoeld [de woonboot] ter plaatse te laten functioneren. De vraag of een object als [de woonboot] als bouwwerk is te kwalificeren, moet, gelet op hetgeen onder 5.1 is overwogen, niet alleen worden bezien aan de hand van de wijze waarop het object met de grond is verbonden, maar ook aan de hand van de aard en hoedanigheid van het object, alsmede het gebruik dat ervan wordt gemaakt.
De omstandigheden dat [de woonboot] binnen een tijd van

ongeveer vijftien minuten kan worden losgekoppeld van de kade, dat de afhouder zou kunnen worden vervangen door stootboeien en dat [de woonboot] volgens het college relatief eenvoudig te verplaatsen is, zijn onvoldoende voor het oordeel dat [de woonboot] geen bouwwerk is.
5.3. Anders dan [appellant sub 1] stelt is de omstandigheid dat een woonboot een roerende zaak in de zin van artikel 3:3 van het BW is, niet bepalend voor de vraag of [de woonboot] moet worden aangemerkt als een bouwwerk in de zin van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo. Voorts is de enkele omstandigheid dat in de toelichting bij het Bouwbesluit wordt opgemerkt dat een woonboot geen bouwwerk in de zin van de Woningwet is, niet beslissend voor het oordeel over de vraag of een woonboot als [de woonboot] al dan niet een bouwwerk is, nu deze opmerking niet in de tekst van het Bouwbesluit is neergelegd, maar slechts in de toelichting is opgenomen, terwijl ook de Wabo geen bepaling bevat die een woonboot als [de woonboot] uitzondert van het toepassingsbereik ervan, ook niet in verbinding met het Bouwbesluit.
5.4. De betogen van het college en [appellant sub 1] falen.
6. [appellant sub 1] betoogt tevergeefs dat de rechtbank niet heeft onderkend dat de, bij besluit van 25 januari 2012 in stand gelaten, bij besluit van 19 juli 2011 aan [appellant sub 1] verleende verbouwingsvergunning op grond van artikel 2.2 van de Wabo moet worden aangemerkt als een omgevingsvergunning. Er is geen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van de Wabo aangevraagd en de VOB bevat geen bepaling op grond waarvan een aanvraag krachtens de VOB tevens moet worden aangemerkt als een aanvraag om het verlenen van een omgevingsvergunning.
7. De hoger beroepen zijn ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.
8. Het college dient ten aanzien van [wederpartij] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

<u>Beslissing</u>
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:
I. bevestigt de aangevallen uitspraak;
II. veroordeelt het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam tot vergoeding van bij [wederpartij] in verband met de behandeling van het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
III. bepaalt dat van het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam een griffierecht van € 478,00 (zegge: vierhonderdachtenzeventig euro) wordt geheven.
Aldus vastgesteld door mr. J.H. van Kreveld, voorzitter, en mr. G.M.H. Hoogvliet en mr. J.W. van de Gronden, leden, in tegenwoordigheid van mr. V. van Dorst, ambtenaar van staat.

w.g. Van Kreveld w.g. Van Dorst
voorzitter ambtenaar van staat

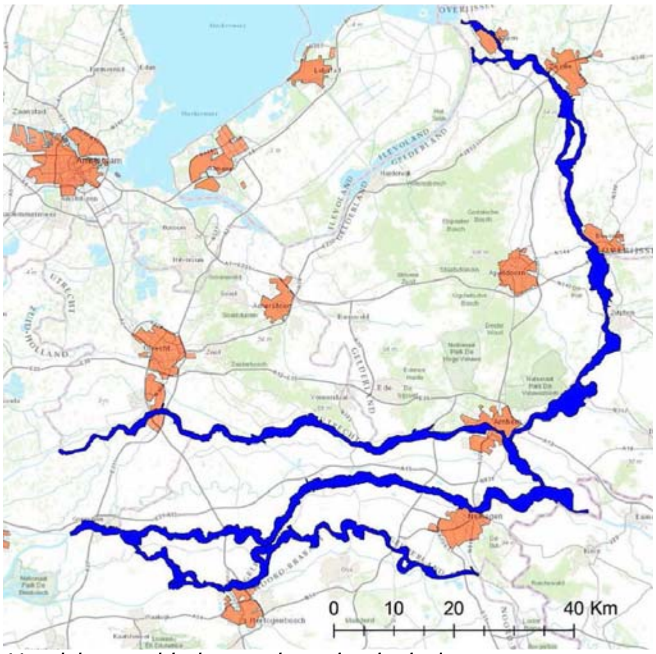
Uitgesproken in het openbaar op 16 april 2014

Bron: Raad van State

Archeologische verwachting in de uiterwaarden

Welk verhaal van het verleden vertelt het rivierengebied? Welke archeologische vindplaatsen zijn waar te verwachten in de uiterwaarden? Sinds vandaag kan dit met de nieuwe, innovatieve archeologische verwachtingskaart beter voorspeld worden. De kaart geeft een gedetailleerd overzicht van bekende archeologische waarden en verwachting in de uiterwaarden.
De verwachtingskaart is een instrument om archeologische vindplaatsen in een vroeg stadium te voorspellen.
'Je kunt er het beste al in de planfase van bouwprojecten rekening mee houden', aldus Eckhart Heunks, landschapsarcheoloog die meewerkte aan de kaart.
'Dan blijven vondsten bewaard, maak je het verhaal van het verleden compleet én bovendien bespaar je kosten voor het archeologisch onderzoek.'
De laatste jaren is er heel veel kennis opgedaan op het gebied van landschapsontwikkeling en archeologie binnen de uiterwaarden. In de nieuwe ‘Archeologische verwachtingskaart uiterwaarden rivierengebied’ is nu al deze kennis verwerkt. De verwachting is dan ook dat deze kaart een belangrijk instrument gaat vormen bij toekomstige uiterwaardprojecten.

De kaart is een initiatief van Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en werd vervaardigd door een team van fysisch geografen van de Universiteit Utrecht, Deltares en archeologen van de Rijksuniversiteit Groningen. De kaart beslaat de uiterwaarden van alle Rijntakken en de uiterwaarden van de Maas stroomafwaarts vanaf Mook.

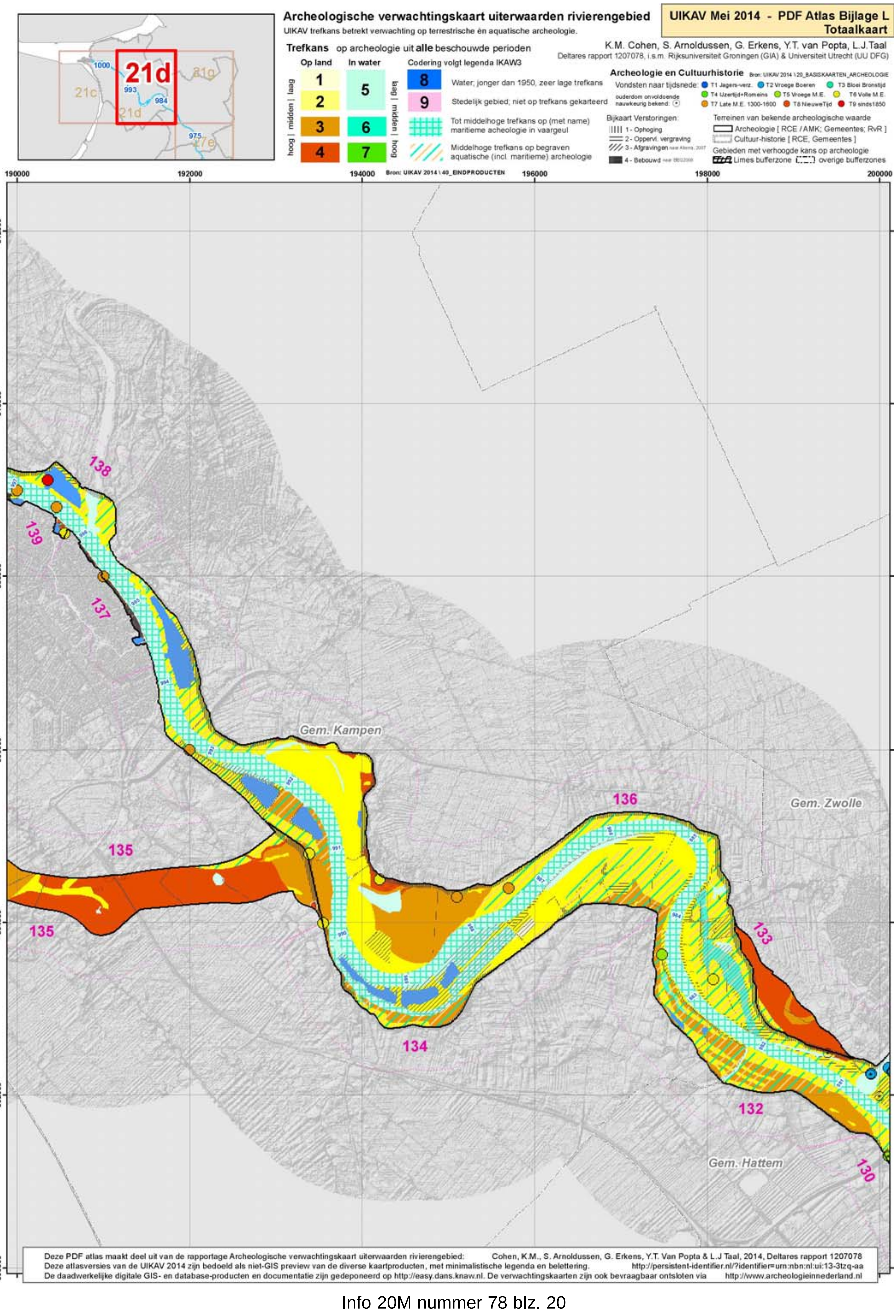


Het rivierengebied waar de archeologische verwachtingenkaart voor gemaakt is.

Dit project maakt deel uit van de programma’s Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren uit de Visie erfgoed en ruimte (RCE) en Ruimte voor de Rivier (Rijkswaterstaat).
De ‘Archeologische verwachtingskaart uiterwaarden rivierengebied’ is binnenkort beschikbaar via de Rijkswaterstaat mapviewer en nu al via de website Archeologie in Nederland.
Bron: Persbericht Rijkswaterstaat

Archeologie in de uiterwaarden
Welk verhaal van het verleden vertelt het rivierengebied?

Welke archeologische vindplaatsen zijn waar te verwachten in de uiterwaarden? Sinds mei 2014 kan dit met de nieuwe,



archeologische verwachtingskaart beter voorspeld worden. De kaart geeft een gedetailleerd overzicht van bekende archeologische waarden en verwachting in de uiterwaarden.

De verwachtingskaart is een instrument om archeologische vindplaatsen in een vroeg stadium te voorspellen. "Je kunt er het beste al in de planfase van bouwprojecten rekening mee houden", aldus Eckhart Heunks, landschapsarcheoloog die meewerkte aan de kaart. "Dan blijven vondsten bewaard, maak je het verhaal van het verleden compleet én bovendien bespaar je kosten voor het archeologisch onderzoek."

De laatste jaren is er veel kennis opgedaan op het gebied van landschapsontwikkeling en archeologie binnen de uiterwaarden. In de nieuwe 'Archeologische verwachtingskaart uiterwaarden rivierengebied' is nu al deze kennis verwerkt. Deze kaart zal een belangrijk instrument gaan vormen bij toekomstige uiterwaardprojecten.

De kaart is een initiatief van Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en werd vervaardigd door een team van fysisch geografen van de Universiteit Utrecht, Deltares en archeologen van de Rijksuniversiteit Groningen. De kaart beslaat de uiterwaarden van alle Rijntakken en de uiterwaarden van de Maas stroomafwaarts vanaf Mook.

Dit project maakt deel uit van de programma's Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren uit de Visie erfgoed en ruimte en Ruimte voor de Rivier (Rijkswaterstaat).
De Archeologische verwachtingskaart uiterwaarden rivierengebied is beschikbaar op www.archeologieinnederland.nl

Bron: Nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Thema Open Monumentendag 2014 Op Reis

Open Monumentendag 2014 vindt plaats in het weekend van 13/14 september in heel Nederland. Duizenden monumenten, herkenbaar aan de Open Monumentendag-vlag, openen dan gratis hun deuren voor het publiek. Jaarlijks wordt de Open Monumentendag door zo'n 900.000 mensen bezocht. Daarmee is de Open Monumentendag één van de grootste culturele evenementen van het land. Het thema van Open Monumentendag 2014 is Op reis.

Comités Open Monumentendag
Na de afronding van de editie van 2013 richten ca. 330 gemeentelijke comités zich op de organisatie van Open Monumentendag 2014. Het animo is groot, in zo'n tachtig procent van alle Nederlandse gemeenten wordt de Open Monumentendag georganiseerd. Binnen de Comités Open Monumentendag participeren, verschillende partijen: gemeente-ambtenaren, leden van historische verenigingen, medewerkers van VVV's, archieven of musea. Zij worden daarbij ondersteund door de landelijke Stichting Open Monumentendag. Vrijwilligers spelen een grote rol binnen de lokale organisatie van het evenement, er zijn er in totaal ca. 18.000 vrijwilligers voor Open Monumentendag actief. Het enthousiasme van deze vrijwilligers is van groot belang voor de organisatie van het evenement.

Samenwerking
In 2014 zal er bij de Open Monumentendag wederom worden samengewerkt met monumentenorganisaties als bijvoorbeeld Hendrick de Keyser, Boei, Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten. In het kader van het thema Op reis wordt daarnaast samengewerkt met het Jaar van Mobiel Erfgoed en Mobiliteit 2014 en Stichting Mobiele Collectie Nederland. Ook worden partijen als de ANWB en de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club betrokken bij Open Monumentendag 2014.

Bron: Open Monumentendag

Wetsvoorstel Erfgoedwet

Dit wetsvoorstel bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Hierdoor wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Consultatie gegevens
Publicatiedatum: 16-06-2014
Einddatum consultatie: 14-07-2014
Status: Actief
Type regeling: Wet
Organisatie: Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Doel van de regeling
De Erfgoedwet is een nieuwe wet voor het cultureel erfgoed in Nederland, waarin onder meer de Wet tot behoud van cultuurbezit en delen van de Monumentenwet opgaan. In de Erfgoedwet legt de overheid overzichtelijk vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Daarmee onderstreept de Rijksoverheid het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met de verschillende typen erfgoed in ons land en wordt deze zorgvuldige omgang wettelijk geregeld. Inwerkingtreding van de Erfgoedwet is voorzien in 2016.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt
Eigenaren en gebruikers van cultuur- en erfgoederen, (rijks)musea, beheerders van de rijkscollectie, archeologen, medewerkers, leden en bestuurders in de erfgoedsector, gemeenten, provincies.

Verwachte effecten van de regeling
Met de Erfgoedwet wordt de bestaande wet,- en regelgeving op het gebied van bescherming van verschillende soorten erfgoed gebundeld en, waar nodig, aangepast.
De Erfgoedwet beoogt de volgende specifieke effecten:
• Besluitvorming over het vervreemden van cultuurgoederen en (deel)collecties die in eigendom zijn van de Rijksoverheid of van gemeentelijke of provinciale overheden binden aan een onafhankelijk deskundigenadvies;

• De zorg voor de rijkscollectie wettelijk verankeren;
• De financiering van musea voor het beheer van de rijkscollectie op structurele wijze regelen;
• De Minister van OCW verplichten om cultuurgoederen en (deel)collecties van hoge kwaliteit voor de rijkscollectie te aanvaarden indien de eigenaar niet langer in staat is zelf voor het beheer zorg te dragen en hij deze cultuurgoederen kosteloos en zonder bezwaar ter beschikking stelt;
• De mogelijkheden om beschermde cultuurgoederen voor Nederland te behouden uitbreiden door musea en particulieren beter in staat te stellen om een beschermd cultuurgoed dat naar het buitenland dreigt te verdwijnen te laten kopen;
• Het archeologisch kwaliteitsbeleid effectiever maken door het invoeren van een stelsel van wettelijk geregelde certificering van archeologische opgravers;
• De verstoring van waardevolle scheepswrakken beter tegengaan door aanpassing van de definities voor "archeologisch erfgoed" en "opgravingen";
• Het toezicht op eenieder die museale cultuurgoederen van de rijkscollectie of een collectie waar het Rijk verantwoordelijkheid voor heeft genomen beheert, gelijk trekken.

Doel van de consultatie
Doel van deze consultatie is het verkrijgen van reacties van betrokkenen, waarmee de kwaliteit van het wetsvoorstel verbeterd kan worden.Een verslag van de reacties die zijn ontvangen tijdens de periode van de openbare internet-consultatie, zal worden opgenomen in de definitieve Memorie van Toelichting. Deze zal openbaar worden gemaakt zodra het wetsvoorstel naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.

Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd
Het is mogelijk om op alle onderdelen van zowel de wetsartikelen als de bijbehorende toelichting te reageren. Om uw reactie optimaal te kunnen benutten, is een aantal gerichte vragen geformuleerd. U heeft echter ook gelegenheid om andere opmerkingen op het wetsvoorstel te geven. De vragen vindt u als u op 'Geef uw reactie op dit wetsvoorstel' klikt.

Publicatie reacties
Reacties worden gepubliceerd tijdens de loop van de consultatie. Alleen die reacties worden gepubliceerd waarvan is aangeven, door de inzender, dat deze openbaar mogen zijn. Voordat reacties gepubliceerd worden, worden deze eerst gecontroleerd op beledigende of aanstootgevende uitspraken. Deze controle kan enkele dagen duren.
Download het concept wetsvoorstel en de bijbehorende Memorie van Toelichting op http://www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet.

Bron: Internetconsultatie.nl

Nederlands erfgoed beter beschermd door de nieuwe Erfgoedwet

Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed is momenteel geregeld in verschillende specifieke regelingen en wetten. In het conceptvoorstel voor een nieuwe Erfgoedwet voegt minister Bussemaker alle wetten en regelingen samen en voegt er enkele beschermings-maatregelen aan toe. Hiermee wordt de uitvoering van de wetten eenvoudiger en is ons cultuurbezit beter beschermd.

'Cultureel erfgoed is belangrijk voor het verhaal over de geschiedenis van Nederland. Maar het is ook een belangrijke inspiratiebron voor vernieuwing in vormgeving en ruimtelijke ontwikkeling en heeft een belangrijke economische waarde. Met ons cultureel erfgoed moeten we zorgvuldig omgaan', aldus minister Bussemaker.

Afstoten collecties
In het wetsvoorstel is een regeling voorgesteld voor een zorgvuldige besluitvorming over het afstoten van cultuurgoederen en collecties door overheden.
Als provincies, gemeenten of het Rijk objecten willen verkopen, moeten zij eerst een deskundigheidsadvies hierover inwinnen. Een expertcommissie onderzoekt dan of het gaat om een object van bijzonder cultuurhistorisch belang of wetenschappelijke betekenis voor het Nederlands cultuurbezit. De eigenaar wordt zo gedwongen een zorgvuldige afweging te maken over de toekomst van het object.
Het wetsvoorstel regelt ook dat de minister van OCW verplicht is cultuurgoederen of collecties van hoge kwaliteit tot de rijkscollectie toe te voegen als de eigenaar niet langer is staat om het te beheren en deze wil schenken aan de Staat. Zo raken wij belangrijk cultuurbezit niet kwijt.
Musea of andere partijen kunnen voortaan beschermd cultuurgoed kopen dat dreigt te verdwijnen naar het buitenland. Nu kan alleen de Staat dat doen.

Structurele bekostiging voor rijkscollectie
De zorg voor de rijkscollectie in nu privaatrechtelijk geregeld. Het wetsvoorstel regelt dat de financiering van het beheer van deze collectie structureel wordt geregeld. Rijksmusea krijgen voortaan een structurele bekostiging voor de rijkscollectie en vallen daarmee niet meer onder de vierjaarlijkse subsidievaststellingen. De publiekstaken van de musea vallen niet onder deze structurele bekostiging.
Voor archeologen betekent het wetsvoorstel dat het vergunningstelsel wordt vervangen door wettelijk geregelde certificering en meer zelfregulering. Ook scheepswrakken worden door de nieuwe wet beter beschermd.

Internetconsultatie
Na de verwerking van de adviezen van de Raad voor Cultuur, provincies (IPO) en gemeenten (VNG) start nu de internetconsultatie, waarbij burgers en belanghebbenden gedurende 4 weken kunnen reageren op het wetsvoorstel.
Bron: Rijksoverheid

Voor varend erfgoed van belang zijnde teksten uit de Erfgoedwet

Hieronder zijn gedeelten uit de tekst van de concept Erfgoedwet en de bijbehorende Memorie van Toelichting opgenomen die van belang kunnen zijn voor het maritieme erfgoed: zowel boven water (varend erfgoed) als onder water (zoals bijv. scheepswrakken).

Artikel 1.1. Begripsbepalingen

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

archeologisch monument: terrein dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed vanwege de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden, met inbegrip van die overblijfselen, voorwerpen en sporen;

archeologische vondst: overblijfsel, voorwerp of ander spoor van menselijke aanwezigheid in het verleden afkomstig van een archeologisch monument;

beschermd cultuurgoed: cultuurgoed dat:

a. als zodanig is aangewezen op grond van artikel 3.7, eerste lid;

b. voorkomt in een opsomming als bedoeld in artikel 3.7, derde lid;

c. in geval van de aanwijzing van een beschermde verzameling op grond van artikel 3.8, eerste lid, zolang nog geen opsomming voor die verzameling is vastgesteld, redelijkerwijs onder de algemene omschrijving van die beschermde verzameling valt.

cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden;

cultuurgoed: roerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;

monument: onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;

normaal onderhoud: noodzakelijke reguliere werkzaamheden die gericht zijn op het behoud van monumentale waarde,

opgraving: handelingen als bedoeld in artikel 5.1;

restauratie: werkzaamheden die het normale onderhoud te boven gaan en noodzakelijk zijn voor herstel;

rijksmonument: monument of archeologisch monument dat is ingeschreven in het rijksmonumentenregister;

rijksmonumentenregister: register als bedoeld in artikel 3.3;

Artikel 3.1. Aanwijzing als rijksmonument

1. Onze Minister kan ambtshalve besluiten een monument of archeologisch monument dat van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde aan te wijzen als rijksmonument.

2. Onze Minister vraagt over het besluit advies aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waar het monument of archeologisch monument zich bevindt.

Artikel 3.7. Aanwijzing als beschermd cultuurgoed of beschermde verzameling

1. Onze Minister kan ambtshalve besluiten een cultuurgoed dat van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis is en dat als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit aan te wijzen als beschermd cultuurgoed.

4. Een cultuurgoed is:

a. onvervangbaar indien er geen of nagenoeg geen ander of gelijksoortig cultuurgoed in goede staat in Nederland aanwezig is;

b. onmisbaar indien het een symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie heeft.

Artikel 3.9. Toestemming eigenaar nodig voor aanwijzing

1. Voor aanwijzing van een cultuurgoed als beschermd cultuurgoed of opneming van een cultuurgoed in de opsomming van een beschermde verzameling is toestemming van de eigenaar vereist indien deze:

a. de vervaardiger van het cultuurgoed is of de erfgenaam van de vervaardiger;

b. degene is die het cultuurgoed in Nederland heeft gebracht of die het binnen vijf jaar, nadat het in Nederland is gebracht, heeft verworven, of de erfgenaam van een van hen.

Artikel 3.11. Register beschermde cultuurgoederen en beschermde verzamelingen

1. Onze Minister houdt een register van de beschermde cultuurgoederen en beschermde verzamelingen bij.

2. Het register kan door een ieder worden geraadpleegd.

3. Het register bevat in ieder geval voor een:

a. beschermd cultuurgoed: beschrijving en motivering van de aanwijzing;

b. beschermde verzameling: algemene omschrijving, opsomming van de cultuurgoederen die behoren tot de verzameling en motivering van de aanwijzing van de verzameling.

4. Het register bevat geen gegevens over de eigenaar of over de verblijfplaats van een beschermd cultuurgoed of beschermde verzameling.

Artikel 4.2. Mededelingsplicht eigenaar

De eigenaar van een beschermd cultuurgoed deelt degene aan wie hij het cultuurgoed vervreemdt of aan wie hij met betrekking tot het cultuurgoed rechten verleent vooraf mee dat het cultuurgoed is aangewezen als beschermd cultuurgoed.

Artikel 4.3. Medewerking aan toezicht

Degene die een beschermd cultuurgoed onder zich heeft, toont het desgevraagd aan de inspecteur en meldt deze onverwijld de vermissing of het tenietgaan van het cultuurgoed.

Artikel 4.4. Verbod op handeling zonder melding

Zonder voorafgaande schriftelijke melding aan de inspecteur is het verboden een beschermd cultuurgoed:

a. te verplaatsen;

b. in veiling te brengen;

c. te vervreemden;

d. te bezwaren;

e. te verhuren;

f. in bruikleen te geven; of

g. bij boedelscheiding aan een niet-ingezetene toe te delen.

Artikel 4.9. Kennisgeving bedenkingen in Staatscourant

1. Onze Minister geeft op een geschikte wijze en in ieder geval door plaatsing in de Staatscourant kennis van de bedenkingen die hij met betrekking tot een beschermd cultuurgoed heeft aangevoerd tegen:

a. vervreemding;
b. toedeling aan een niet-ingezetene; of
c. verplaatsing naar de buiten Nederland gelegen vaste woonplaats van de eigenaar.
2. De kennisgeving vermeldt het beschermd cultuurgoed, de handeling, bedoeld in het eerste lid, en de bedenkingen.
3. De kennisgeving bevat geen gegevens over betrokken partijen of over de verblijfplaats van het beschermd cultuurgoed.

Artikel 4.17. Advies bij vervreemding cultuurgoed
Over een besluit tot vervreemding van een cultuurgoed wordt door Onze Minister, gedeputeerde staten of het college van burgemeester en wethouders advies gevraagd aan een commissie van onafhankelijke deskundigen, indien:
a. redelijkerwijs kan worden vermoed dat het cultuurgoed bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis heeft en onvervangbaar en onmisbaar is voor het Nederlands cultuurbezit; en
b. vervreemding wordt overwogen aan een andere partij dan de Staat, een provincie of een gemeente.

Artikel 4.18. Reikwijdte advies
De commissie adviseert over de vraag of de voorgenomen vervreemding een cultuurgoed betreft dat van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis is dat onvervangbaar en onmisbaar is voor het Nederlands cultuurbezit.

Artikel 4.19. Adviescommissie
1. De commissie bestaat uit ten minste drie leden, de voorzitter inbegrepen.
2. De deskundigheid van de commissie ziet mede op de specifieke eigenschappen van het cultuurgoed waarover om advies wordt gevraagd.
3. De leden verrichten anders dan uit hoofde van het lidmaatschap van de commissie geen werkzaamheden voor het betrokken openbaar lichaam. Ook anderszins hebben deze leden geen belangen of functies waardoor de onafhankelijkheid van hun inbreng of het vertrouwen in die onafhankelijkheid in het geding kan zijn.

Artikel 5.1. Opgravingsverbod
1. Het is verboden handelingen met betrekking tot het opsporen, onderzoeken, verwerven en het voor handen hebben van cultureel erfgoed of onderdelen daarvan,

Een gecontroleerde opgraving door deskundigen van een scheepswrak in de IJsselmeerpolders.



waardoor verstoring van de bodem of verstoring, of gehele of gedeeltelijke verplaatsing of verwijdering van een archeologisch monument of cultureel erfgoed onder water optreedt of is opgetreden, te verrichten zonder dat aan diegene voor die handelingen een certificaat is verstrekt.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen gevallen worden geregeld waarop dit artikel niet van toepassing is. Op die gevallen kunnen bepaalde onderdelen van dit hoofdstuk worden uitgesloten of van overeenkomstige toepassing worden verklaard.

Artikel 5.3. Verstrekken certificaat
Een certificerende instelling verstrekt een certificaat slechts indien de aanvrager voldoende aantoont opgravingen op professionele wijze als bedoeld in artikel 5.4 te zullen verrichten.

Artikel 5.4. Voorwaarden certificaat
1. Een certificaathouder verricht een opgraving op professionele wijze.
2. Het op professionele wijze verrichten van een opgraving houdt tevens in dat de werkzaamheden en aangetroffen archeologische vondsten worden gedocumenteerd, de vondsten worden geconserveerd en een rapport wordt opgesteld waarin de resultaten van de werkzaamheden zijn beschreven.
3. Een certificerende instelling trekt een certificaat in ieder geval in indien een certificaathouder opgravingen niet op professionele wijze verricht.

Artikel 5.6. Melden opgraving en overdragen vondsten en rapporten
1. Een certificaathouder meldt de aanvang van een opgraving aan Onze Minister.
2. Binnen twee weken na voltooiing van de opgraving meldt een certificaathouder aan Onze Minister de eerste bevindingen.
3. Een certificaathouder conserveert de aangetroffen archeologische vondsten en draagt deze, alsmede de daarbij behorende opgravingsdocumentatie, binnen twee jaar na voltooiing van de opgraving over aan de eigenaar.
4. Binnen twee jaar na voltooiing van een opgraving legt een certificaathouder aan Onze Minister, aan de eigenaar en aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waar de opgraving heeft plaatsgevonden het rapport, bedoeld in artikel 5.4, tweede lid, over.

Artikel 5.7. Eigendom van archeologische vondsten
Een archeologische vondst die is aangetroffen bij een opgraving en waarop niemand zijn recht van eigendom kan bewijzen, is eigendom van:
a. de provincie waar de vondst is aangetroffen;
b. de gemeente waar de vondst is aangetroffen, indien die gemeente beschikt over een aangewezen depot als bedoeld in artikel 5.7, tweede lid; of
c. de Staat, indien de vondst is aangetroffen buiten het grondgebied van enige gemeente.

Artikel 5.8. In stand houden depots
3. Onze Minister wijst voor de opslag van archeologische vondsten die verband houden met de scheepvaart en die zijn aangetroffen bij opgravingen één of meer depots aan,

die naar zijn oordeel in het bijzonder geschikt zijn voor die opslag.

Artikel 5.9. Opslag archeologische vondsten
2. Onze Minister kan bepalen dat archeologische vondsten die verband houden met de scheepvaart en die zijn gevonden bij het doen van opgravingen alsmede de daarbij behorende opgravingsdocumentatie en rapporten worden opgeslagen in een depot als bedoeld in artikel 5.8, derde lid.



Archeologische vondsten bij een particulier.

Artikel 5.10. Archeologische toevalsvondst
1. Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister.
2. De gerechtigde tot een archeologische vondst als bedoeld in het eerste lid, is gehouden de vondst gedurende zes maanden, te rekenen van de dag van de in het eerste lid bedoelde melding, ter beschikking te houden of te stellen voor wetenschappelijk onderzoek.

Artikel 5.11. Waarneming
Degene die bij het opsporen van archeologische monumenten, zonder het verrichten van een opgraving, waarnemingen doet, waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat die waarnemingen van belang zijn voor de archeologische monumentenzorg, meldt die waarnemingen zo spoedig mogelijk bij Onze Minister.

Artikel 7.1. Algemene grondslag
Onze Minister kan ten behoeve van het behoud van cultureel erfgoed subsidie verstrekken.

Artikel 7.3. Instandhouding monumenten
1. Onze Minister kan op aanvraag meerjarige subsidie verstrekken voor het normale onderhoud van rijksmonumenten.
2. Onze Minister kan op aanvraag subsidie verstrekken voor de restauratie van rijksmonumenten.
3. Onze Minister kan op aanvraag subsidie verstrekken in verband met de herbestemming van monumenten.

Memorie van Toelichting

1. Inleiding
Nederland is rijk aan cultureel erfgoed. Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig: in onze talrijke musea, in onze historische binnensteden, op het platteland, in de bodem en –als immaterieel erfgoed- in onze tradities, rituelen en verhalen. Cultureel erfgoed kent dan ook vele verschijningsvormen. Het gaat om het geheel van door de mens in het verleden tot stand gebrachte materiële en immateriële bronnen die uitdrukking geven aan zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities en die een referentiekader bieden aan de huidige en toekomstige generaties.

1.1 Het belang van cultureel erfgoed
Cultureel erfgoed is belangrijk voor onze sociale en fysieke leefomgeving. Het is de bron van het verhaal over de geschiedenis van Nederland: het maakt het verleden zichtbaar en versterkt zo ons cultureel en historisch besef. We voelen ons door ons cultureel erfgoed verbonden met elkaar en met het verleden en daardoor ontlenen we er ook in belangrijke mate onze identiteit aan. Cultureel erfgoed biedt ankerpunten om het heden te begrijpen en om over de toekomst na te denken. Het genereert herinneringen, vertelt verhalen en maakt deze tastbaar.
Cultureel erfgoed is ook een belangrijke inspiratiebron voor vernieuwing in vormgeving en voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zo is in het debat over de kwaliteit van de leefomgeving de aandacht voor ons cultureel erfgoed niet meer weg te denken.
En dat is niet alles. Cultureel erfgoed heeft ook een belangrijke economische waarde. Onze musea, onze historische binnensteden, onze monumenten die op de UNESCO-lijst van werelderfgoederen staan, trekken jaarlijks talrijke toeristen uit binnen- en buitenland en vormen daarmee een bron van inkomsten voor de landelijke en lokale economie. Daarbij komt dat ook investeerders worden aangetrokken door een omgeving die uit oogpunt van cultureel erfgoed aantrekkelijk is en waar werknemers zich graag vestigen. Mensen genieten van de schoonheid van kunst en van een aantrekkelijke leefomgeving.

In de afgelopen honderdvijftig jaar kreeg de zorg voor het cultureel erfgoed vooral vorm vanuit een grote bezorgdheid over wat er verloren ging door modernisering, industrialisatie en stadsuitbreiding en -vernieuwing.
Veel van waarde bleek weerloos. Dat is nu niet meer het geval. Door de jarenlange betrokkenheid en inzet van velen, is de zorg voor het cultureel erfgoed een gevestigd en breed onderschreven belang geworden. Alom wordt thans de waarde van cultureel erfgoed in onze samenleving herkend en erkend. Vele tienduizenden vrijwilligers zijn actief in



Cultuurgoed of monument? Of helemaal niet erkend!

musea en erfgoedverenigingen, de Open Monumentendag trekt jaarlijks bijna een miljoen belangstellenden en de bezoekerscijfers van de musea groeien jaar op jaar.

In brede kring is het besef gegroeid dat ons cultureel erfgoed een belangrijke maatschappelijke waarde vertegenwoordigt waaraan aandacht moet worden geschonken. Niet alleen om het te behouden, maar ook om het toegankelijk te maken, er kennis van te nemen en te benutten bij de verdere ontwikkeling van ons land.
Dat vraagt behalve de inzet van de professionals, de eigenaren
en gebruikers van cultureel erfgoed en de vele vrijwilligers, om een actieve ondersteunende en beschermende rol van de overheid.

<u>1.2 Aanleiding voor één Erfgoedwet</u>
Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed is geregeld in verschillende specifieke regelingen en wetten. Dat zijn de Regeling materieel beheer museale voorwerpen 2013, de Wet verzelfstandiging rijksmuseale diensten, de Monumentenwet 1988 (Mw 1988), de Wet tot behoud van cultuurbezit (Wbc), de Uitvoeringswet UNESCO-verdrag 1970 inzake onrechtmatige invoer, uitvoer of eigendomsoverdracht van cultuurgoederen en de Wet tot teruggave cultuurgoederen afkomstig uit bezet gebied.
Door deze in de loop der tijd tot stand gebrachte sectorale wettelijke regimes, kent elk erfgoedtype zijn eigen specifieke definities, procedures en beschermings-maatregelen.
Voor alle erfgoedtypen geldt dat de huidige wettelijke bepalingen aangepast of uitgebreid dienen te worden.
Zo heb ik in de museumbrief ‘Samen werken, samen sterker’ van 10 juni 2013 aangekondigd dat er een publiekrechtelijke regeling komt voor een zorgvuldige besluitvorming over het afstoten van cultuurgoederen en collecties door overheden, dat de huidige privaatrechtelijke beheersovereenkomsten tussen het Rijk (als eigenaar van de collecties) en de musea (als beheerder daarvan) worden vervangen door een publiekrechtelijke regeling en dat het toezicht op de rijkscollecties op integrale wijze geregeld gaat worden. Daarnaast zullen de wettelijke bepalingen voor de (archeologische) monumenten op termijn voor een belangrijk deel overgaan van de Mw 1988 naar de in voorbereiding zijnde Omgevingswet, met als gevolg een sterk afgeslankte Monumentenwet. Ten slotte is er aanleiding om, in aanvulling op het bovenstaande, op een aantal onderdelen van de huidige regelingen wijzigingen door te voeren. De belangrijkste daarvan zijn de introductie van zelfregulering in de archeologie en een aanvulling op het beschermingsregime van de Wbc.

De huidige sectorale versnippering van de erfgoed-wetgeving en de aanpassingen die in de verschillende wettelijke regimes wenselijk of noodzakelijk worden geacht, zijn de redenen om één integrale Erfgoedwet op te stellen waarin de hierboven opgesomde specifieke wetten en regelingen worden geïntegreerd. Daarbij kunnen, voor zover opportuun, de verschillende beschermingsregimes geharmoniseerd worden en kunnen procedures met weinig of geen toegevoegde waarde, om redenen van vermindering van regeldruk en administratieve lasten, worden geschrapt.
In één Erfgoedwet, die al is aangekondigd in de eerdergenoemde museumbrief en waartoe de Raad voor cultuur ook expliciet heeft geadviseerd, legt de overheid overzichtelijk en kenbaar vast hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.
Daarmee geeft de Rijksoverheid tevens uitdrukking aan het grote maatschappelijke belang van een zorgvuldige omgang met ons erfgoed.

<u>1.3 Algemene uitgangspunten van het wetsvoorstel</u>
Bij het opstellen van onderhavig wetsvoorstel is een aantal algemene uitgangspunten gehanteerd. In de eerste plaats zullen bij de samenvoeging van de huidige regelingen en wetten de beschermingsniveaus zoals die in de huidige regelingen gelden, ten minste worden gehandhaafd.
In de tweede plaats worden, waar mogelijk, ook particuliere organisaties ingezet bij het behoud van het cultureel erfgoed. Voorts wordt een redelijk evenwicht nagestreefd tussen de rechten van de eigenaar van cultureel erfgoed en de bescherming van het algemeen belang dat zijn bezit vertegenwoordigt en worden regelingen en procedures die geen duidelijke toegevoegde waarde (meer) hebben, geschrapt. Ten slotte worden de internationale verplichtingen die Nederland op het gebied van cultureel erfgoed is aangegaan, onverkort in het wetsvoorstel meegenomen.

<u>1.4 Hoofdpunten van het wetsvoorstel</u>
Naast het samenbrengen van verschillende regelingen in één Erfgoedwet bevat dit wetsvoorstel op een aantal punten inhoudelijk nieuwe bepalingen ten opzichte van de huidige wettelijke regelingen over het cultureel erfgoed.
* Voor de Minister van OCW wordt de verplichting in het leven geroepen om cultuurgoederen en (deel)collecties van hoge kwaliteit voor de rijkscollectie te aanvaarden indien de eigenaar niet langer in staat is zelf voor het beheer zorg te dragen en hij deze cultuurgoederen onbezwaard en om niet wenst over te dragen aan de Staat. Daarmee wordt voorkomen dat belangrijk cultuurbezit waarvoor niemand de zorg voor het beheer op zich neemt, verloren gaat.
* Het vergunningstelsel voor het verrichten van archeologische opgravingen wordt vervangen door een stelsel van wettelijk geregelde certificering.
Door zelfregulering in de archeologie een meer prominente plek te geven, wordt een effectiever archeologisch kwaliteitsbeleid beoogd.
* Om de verstoring van waardevolle scheepswrakken tegen

te kunnen gaan en in algemene zin het maritieme erfgoed beter te kunnen beschermen, worden de omschrijvingen van "archeologisch erfgoed" en "opgravingen" aangepast.

1.5 Relatie met andere wetten

Naast het onderhavige wetsvoorstel is de Omgevingswet in voorbereiding. De ambitie is de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van de fysieke leefomgeving te integreren in één samenhangende wet die, naast borging van een veilige en gezonde leefomgeving en van een goede omgevingskwaliteit, ook een doelmatig beheer, gebruik en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving mogelijk maakt ter vervulling van maatschappelijke functies.
De Omgevingswet wordt van groot belang voor het cultureel erfgoed omdat daarin ook een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving wordt geborgd. Voorts zal de bescherming van (archeologische) monumenten, stads- en dorpsgezichten, en cultuurlandschappen, voor een belangrijk deel in die wet een plek krijgen.
De bepalingen uit de huidige Mw 1988 die direct betrekking hebben op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving, zijn dan ook opgenomen in het voorstel van de Omgevingswet dan wel zullen worden opgenomen in de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving, en komen niet terug in het hier voorliggende wetsvoorstel. De artikelen uit de Mw 1988 die betrekking hebben op de overige zaken die voor (archeologische) monumenten geregeld moeten worden, zijn opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel. De Erfgoedwet en Omgevingswet worden daarmee complementair aan elkaar.

1.6 De rol van andere overheden en de Raad voor cultuur

Het behoud en beheer van cultureel erfgoed is een verantwoordelijkheid voor alle bestuurslagen met een algemene bestuurstaak. Dit wetsvoorstel richt zich vooral op de bescherming van cultureel erfgoed dat op nationaal niveau van algemeen belang wordt gevonden.
Daarin speelt de Rijksoverheid een belangrijke rol, maar ook andere overheden zijn hier van belang.

Zo borgen provincies nationale erfgoedbelangen in de provinciale ruimtelijke ordening en zorgen zij voor gebiedsgerichte monumentenzorg. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de advisering bij de aanwijzing van rijksmonumenten door het Rijk, voor de borging van het cultureel erfgoed in de bestemmingsplannen, het verlenen van vergunningen voor restauratie of wijziging van monumenten en voor het houden van toezicht.

Wel stelt dit wetsvoorstel regels voor het geval overheden cultuurgoederen of (deel)collecties die van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis en onvervangbaar en onmisbaar voor het Nederlands cultuurbezit zijn, wensen te vervreemden.
Deze regels bevatten een zorgvuldigheidsvereiste (verplicht inwinnen van een deskundigenadvies), en laten overigens de autonomie van de overheden om zelfstandig tot een beslissing te komen, intact.

1.8 De opzet van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is als volgt ingedeeld:
Hoofdstuk 2: Het beheer van collecties
Hoofdstuk 3: De aanwijzing als beschermd erfgoed
Hoofdstuk 4: De bescherming van erfgoed
Hoofdstuk 5: Bijzondere regels voor de archeologische monumentenzorg
Hoofdstuk 6: De internationale teruggave van cultuurgoederen
Hoofdstuk 7: Financiën
Hoofdstuk 8: Handhaving en toezicht.

3.1 Inleiding

Hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel regelt de aanwijzing van cultureel erfgoed als beschermd erfgoed en de daarbij gehanteerde criteria. De bepalingen voor de aanwijzing van onroerend erfgoed uit de Mw 1988 en roerend erfgoed uit de Wbc, zijn in dit hoofdstuk samengebracht.
Ook de aanwijzing van Nederlandse beschermde cultuurgoederen in verband met het UNESCO-verdrag 1970 en ter implementatie van richtlijn 93/7/EEG is hierin opgenomen. Op cultureel erfgoed dat is aangewezen, zijn de wettelijke beschermingsregimes van toepassing die in hoofdstuk 4 aan de orde komen.

3.2 De criteria voor aanwijzing

In de Mw 1988 zijn de aanwijzingscriteria voor rijksmonumenten vervat in de omschrijving van het begrip monumenten. In deze omschrijving gaat het om "(vervaardigde) zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde". In de Wbc zijn de criteria opgenomen in het artikel over de aanwijzing op grond waarvan de Minister van OCW "roerende zaken van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die als onvervangbaar en onmisbaar behoren te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit" kan aanwijzen als beschermd voorwerp.

De afgelopen decennia is er een ontwikkeling geweest in het denken over de waarde van ons cultureel erfgoed. Naast een veelal door experts bepaalde (kunst- en architectuur)historische benadering, hebben in de samenleving vooral de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de economische waarde van erfgoed, aan belang gewonnen. Zoals in de inleiding van deze memorie van toelichting reeds is geschetst, wordt de waarde van ons cultureel erfgoed in den brede in onze samenleving herkend en erkend en deze waardering reikt ook verder dan het cultureel erfgoed dat van overheidswege wordt beschermd. **Ook in de private sfeer wordt cultureel erfgoed beschermd en gekoesterd, waarvan de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt gehouden, een goed voorbeeld is.**



De ontwikkelingen in de waardering van ons cultureel erfgoed leiden niet tot een noodzaak of wenselijkheid tot aanpassing van de thans geldende wettelijke criteria voor de aanwijzing als beschermd erfgoed. Deze criteria komen dan ook onverkort terug in dit wetsvoorstel. Zij hebben zich in de praktijk bewezen als voldoende onderscheidend om een adequaat aanwijzingsbeleid op te baseren en voldoende algemeen om vernieuwingen in het denken over waardering van ons cultureel erfgoed in dat aanwijzingsbeleid tot uitdrukking te laten komen.

Evenmin is er aanleiding voor harmonisatie van de aanwijzingscriteria voor onroerend en roerend erfgoed.
De criteria uit de Mw 1988 en de Wbc zijn gerelateerd aan de verschillende doelstellingen van beide wetten.
Zo heeft de Mw 1988 tot doel instandhouding van onroerend erfgoed. De Wbc beoogt ongewenste uitvoer van roerend erfgoed te voorkomen, zonder het particuliere eigendom of de handel nodeloos te beperken.
Daarbij richt de Wbc zich op een beperkte groep cultuurgoederen die onvervangbaar en onmisbaar zijn.
Het verschil in doelstelling blijft gehandhaafd in dit wetsvoorstel en komt ook tot uitdrukking in de aanwijzingscriteria.

<u>3.3 Aanwijzing van monumenten en archeologische monumenten</u>
Dit wetsvoorstel beoogt geen wijziging te brengen in het terughoudende aanwijzingsbeleid voor monumenten en archeologische monumenten. Al vanaf 2000 is er sprake van terughoudendheid wat betreft het aanwijzen van beschermde monumenten en is de aandacht vooral gericht op de afronding van de eerder ingezette grote inventarisatie- en selectieprojecten. In lijn daarmee werd in 2009 de aanwijzingsbevoegdheid zodanig aangepast dat voor gebouwen van vóór 1940 alleen nog ambtshalve aanwijzing van beschermde monumenten mogelijk was.
In de beleidsbrief Modernisering van de Monumentenzorg is vervolgens een meer generieke borging van cultuurhistorische waarden in de wetgeving omtrent de ruimtelijke ordening aangekondigd. Kern van dit beleid is dat een monument niet als een geïsoleerd te beschermen object wordt gezien, maar vanuit een gebiedsgerichte benadering wordt beschouwd, en dat bij ontwikkelingen in het ruimtelijke domein vooraf wordt bezien hoe de cultuurhistorische waarden het beste beschermd en benut kunnen worden.

<u>3.4 Aanwijzing van cultuurgoederen en verzamelingen</u>
Het doel van het aanwijzen van cultuurgoederen en verzamelingen als beschermde cultuurgoederen en beschermde verzamelingen, is om cultuurgoederen en verzamelingen van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis die als onvervangbaar en onmisbaar voor het Nederlands cultuurbezit moeten worden beschouwd, voor Nederland te behouden.

Bij het aanwijzen wordt prioriteit gegeven aan cultuurgoederen en verzamelingen die voor het publiek toegankelijk zijn. Het overgaan van een cultuurgoed uit particulier bezit naar een buitenlands museum kan vanuit publieksbelang de voorkeur hebben boven het behoud voor Nederland zonder zichtbaarheid voor het publiek.
Evenals bij de monumenten is bij het roerend erfgoed sprake van een terughoudend aanwijzingsbeleid.
Het beschermingsregime kan als consequentie hebben dat de Staat een aanbod tot aankoop van het cultuurgoed dient te doen, terwijl de middelen in het daarvoor beschikbare aankoopfonds beperkt zijn. Het beleid is echter meer gericht op het vergroten van de zichtbaarheid van de huidige rijkscollectie dan op uitbreiding daarvan.

<u>3.6 Stads- en dorpsgezichten</u>
Op grond van de Mw 1988 kunnen beschermde stads- en dorpsgezichten worden aangewezen. Na aanwijzing moet de gemeente vervolgens een beschermend bestemmingsplan opstellen om cultuurhistorische waarden van die gezichten te behouden. De aanwijzing en bescherming van stads- en dorpsgezichten gaat over naar de Omgevingswet.
Het belang van de bescherming van stads- en dorpsgezichten is en blijft hiermee geborgd.

<u>3.7 Ensembles</u>
Zoals hierboven beschreven, houdt het wetsvoorstel de mogelijkheden uit de Mw1988 en de Wbc in stand om onroerende respectievelijk roerende zaken aan te wijzen als beschermd erfgoed. Onroerend en roerend erfgoed vormen soms ook een geheel. Dan is sprake van een zogeheten “ensemble”, waarmee de verwevenheid van gebouw(en), interieur, (groene) omgeving en ondergrond wordt aangegeven. Voor de waarde en beleving van het erfgoed zijn deze sterk met elkaar verbonden.
Voor ensembles is in het wetsvoorstel geen aparte aanwijzing opgenomen. De regels voor de aanwijzing van rijksmonumenten bieden voldoende ruimte om recht te doen aan de waarde van ensembles in een ruimtelijke context, de zogeheten complexen. Zo zijn in veel gevallen de tuinaanleg en de diverse gebouwen die tezamen een landgoed of buitenplaats vormen, in onderling verband beschermd. Ook is het gebruikelijk om een bescherming als rijksmonument te combineren met een planologische bescherming (via bestemmingsplan) van de historische omgeving als geheel. Het “meebeschermen” van de roerende onderdelen van het interieur brengt een toename van administratieve lasten voor eigenaren en gemeenten mee want wijzigingen in het interieur worden dan vergunningplichtig. Bovendien is dit een te vergaande ingreep in het eigendomsrecht. De aanwijzing als rijksmonument vormt geen of nauwelijks een belemmering voor verkoop en heeft vaak zelfs een positief effect op de waarde. Een vergelijkbaar besluit ten aanzien van een roerende zaak heeft het effect dat verkoop nauwelijks nog mogelijk is omdat eigenaren gedwongen zijn hun inventaris tezamen met het gebouw te verkopen.
Het belang van waardevolle interieurensembles wordt overigens zeker door de overheid erkend. Dit uit zich onder meer in financiële ondersteuning van verschillende woonhuismusea. Van enkele prominente interieurensembles zijn de roerende zaken als beschermde voorwerpen op de Wbc-lijst geplaatst. Dit om te voorkomen dat deze ongecontroleerd naar het buitenland kunnen worden gebracht. Gelijktijdig wordt in toenemende mate door de overheid in nauwe samenwerking met de private sector geïnvesteerd om de zorgvuldige omgang met interieurs én

interieurensembles te bevorderen via handreikingen, best practices en adviezen, zowel ten aanzien van waardering als van conservering en restauratie. “Topensembles” zullen hierbij expliciete aandacht krijgen.
Voor de interieurensembles wordt ingezet op vergroting van kennis en bewustzijn, attitudeverandering en verbeterde omgangsnormen en niet op introductie van nieuwe regels.

<u>4.2 Cultuurgoederen in privaat bezit</u>
Voor eigenaren van beschermde cultuurgoederen worden in het wetsvoorstel de beperkende bepalingen uit de Wbc overgenomen. Die behelzen dat het zonder toestemming van de inspecteur (van de Erfgoedinspectie) of van de Minister van OCW verboden is een aantal handelingen met een beschermd cultuurgoed te verrichten, waaronder het in veiling brengen, het vervreemden en het bezwaren van het cultuurgoed. Als er door een handeling de mogelijkheid ontstaat dat een cultuurgoed voor Nederland verloren gaat, kan de Minister van OCW daartegen bedenkingen aanvoeren die er uiteindelijk toe kunnen leiden dat de Minister van OCW in onderhandeling treedt met de eigenaar over aankoop van het cultuurgoed.

<u>5.2 De uitgangspunten van de huidige regelingen</u>
De belangrijkste uitgangspunten van het huidige beschermingsregime komen alle terug in het onderhavige wetsvoorstel. Deze uitgangspunten laten zich als volgt samenvatten.
* Het nagestreefde doel is het zoveel als mogelijk behouden van archeologisch erfgoed, waarbij behoud in situ (in de bodem) de voorkeur heeft boven opgraven (ex-situ).
De voorkeur voor behoud in situ heeft als reden ook toekomstige generaties in staat te stellen het bodemarchief in zijn oorspronkelijke vorm te raadplegen.
De veronderstelling is dat de komende generaties meer en betere technieken zullen hebben om archeologische resten te onderzoeken en tevens grotere kennis om wat zij vinden te kunnen verklaren.
* Het doen van opgravingen is bij wet verboden.
Archeologisch onderzoek is voorbehouden aan gespecialiseerde uitvoerders en er gelden kwaliteitseisen voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

<u>5.3.4 Bescherming van maritiem erfgoed</u>
De regelgeving rond de bescherming van archeologische monumenten en het verrichten van opgravingen geldt zowel voor op land als onder water. Deze regelgeving is zelfs buiten de Nederlandse territoriale wateren in de aansluitende zone van toepassing verklaard. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat de bescherming van ons archeologisch erfgoed onder water onvoldoende is.
In de praktijk blijkt het verbod tot het verrichten van een opgraving op zee niet te handhaven. De problematiek zit vooral in de wijze waarop archeologische monumenten en het doen van opgravingen is omschreven. In tegenstelling tot op het land, liggen maritieme archeologische monumenten vaak op de bodem in plaats van in de bodem. Verwijdering van dat erfgoed kan dan zonder (merkbare) verstoring van de bodem geschieden. Daarnaast liggen toebehoren van bijvoorbeeld een scheepswrak vaak om een wrak en is achteraf lastig aan te tonen dat deze spullen tot dat wrak behoorden. Tot slot is er bij erfgoed onder water doorgaans geen sprake van het opsporen of onderzoeken van archeologische monumenten. Het erfgoed is zichtbaar en wordt simpelweg meegenomen zonder dat van opsporen gesproken kan worden.



Is een scheepswrak met de Erfgoedwet beter beschermd?

Naar aanleiding van bovenstaande problematiek zijn in dit wetsvoorstel enkele aanpassingen aangebracht in de formuleringen rond archeologische monumenten en opgravingen. Deze aanpassingen beogen de oorspronkelijk bedoelde bescherming te garanderen. In de aangepaste teksten is expliciet aangegeven dat het verwijderen of verplaatsen van cultureel erfgoed onder water een opgraving is. Als een persoon deze handelingen met betrekking tot het opsporen, onderzoeken, verwerven of onder zich houden van erfgoed zonder certificaat verricht, dan kan deze persoon strafrechtelijk vervolgd worden. Bovendien pleegt deze persoon diefstal als de opgraving binnen het territoriaal gebied van Nederland heeft plaatsgevonden. Archeologische vondsten die bij een opgraving worden gevonden zijn eigendom van het rijk, een provincie of een gemeente als niemand zijn eigendom kan bewijzen. Het is daarbij niet relevant of de vondst is gedaan bij een legale of illegale opgraving. Voor zover de opgraving binnen het territoriaal gebied heeft plaatsgevonden, is het commune strafrecht van toepassing en daarmee de bepalingen rond diefstal.

Bij de vervolging is overigens van belang of sprake is van opzet ingevolge de Wet op de economische delicten en de geldende jurisprudentie hieromtrent. Een visser die bij de uitoefening van zijn beroep cultureel erfgoed in zijn net aantreft, heeft het verbod niet overtreden. Er is dan sprake van een zogenaamde toevalsvondst. De visser is vervolgens wel verplicht om die vondst bij de Minister van OCW te melden.

Artikelsgewijze toelichting

<u>Artikel 1.1. Begripsbepalingen</u>
Archeologisch monument. De begripsomschrijving is gewijzigd ten opzichte van die in de Mw 1988. In de Mw 1988 wordt bij het begrip archeologisch monument verwezen naar een onderdeel van het begrip monument. In dit wetsvoorstel is het begrip monument voorbehouden voor gebouwde of aangelegde onroerende zaken en heeft het begrip archeologisch monument een eigen inhoudelijke omschrijving omdat er onder meer ook roerende zaken toe worden gerekend. Als een monument of archeologisch monument wordt aangewezen door de Minister van OCW is het in beide gevallen daarmee een rijksmonument geworden. Bij archeologische monumenten gaat het om terreinen die onder het overkoepelende begrip cultureel

erfgoed vallen vanwege de in of op dat terrein aanwezige overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden. Deze driedeling vervangt de omschrijving “vervaardigde zaken”. De benaming “zaken” doet geen recht aan hetgeen aanwezig is in of op die terreinen. In de regel zal het om delen van zaken gaan of om sporen die niet goed als zaken zijn te kwalificeren. Bovendien sluit de nieuwe formulering beter aan bij het Verdrag van Valletta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. De verwijzing naar schoonheid, wetenschap of cultuurhistorie zit vervat in het feit dat de sporen van de menselijke aanwezigheid moeten maken dat het terrein onder het begrip cultureel erfgoed valt. Tot slot is in het begrip duidelijker tot uitdrukking gebracht dat niet alleen het terrein, maar ook de overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van de menselijke aanwezigheid zelf tot een archeologisch monument behoren. Bij een scheepswrak op de bodem van de zee, behoort dus niet alleen de bodem waar het wrak op ligt tot het archeologisch monument, maar ook de overblijfselen van het schip zelf en de lading.

Archeologische vondst. Dit is een nieuw begrip en omschrijft elk overblijfsel, voorwerp of ander spoor van menselijke aanwezigheid afkomstig van een archeologisch monument. In de Mw 1988 worden opgegraven of gevonden onderdelen van een archeologisch monument omschreven als roerende monumenten (zie onder andere de artikelen 50 en 51 van de Mw 1988). Dit past echter niet in de opzet van dit wetsvoorstel waarbij monumenten slechts betrekking hebben op het onroerende deel van cultureel erfgoed. Bovendien speelt daar ook de problematiek dat het vaak niet gaat om zaken in juridische zin. In het kader van opgravingen of toevalsvondsten sluit het begrip archeologische vondst ook beter aan bij het spraakgebruik.

Beschermd cultuurgoed. Dit begrip vervangt het begrip beschermd voorwerp uit de Wbc en is inhoudelijk niet gewijzigd. De definitie bestaat uit drie onderdelen, a tot en met c. Bij onderdeel a gaat het om een beschermd cultuurgoed dat als zodanig is aangewezen door de Minister van OCW. Aanwijzing kan plaatsvinden bij een cultuurgoed van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, dat als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit.
De onderdelen b en c van de definitie zien op een cultuurgoed dat als beschermd cultuurgoed wordt aangemerkt omdat het deel uitmaakt van een beschermde verzameling. Aparte definitie is nodig omdat bij een beschermde verzameling niet ieder onderdeel van de verzameling op zich bezien behoeft te voldoen aan de (strenge) aanwijzingscriteria voor een beschermd cultuurgoed als bedoeld in onderdeel a. Dat een cultuurgoed deel uitmaakt van een beschermde verzameling blijkt daaruit dat het voorkomt in de opsomming die wordt vastgesteld voor die verzameling. Onderdeel c is nodig omdat in het geval van een spoedaanwijzing als beschermde verzameling de opsomming later kan worden vastgesteld. Elk cultuurgoed dat redelijkerwijs valt onder de omschrijving van de verzameling wordt dan, zo lang de opsomming nog niet is vastgesteld, geacht een beschermd cultuurgoed te zijn.

Cultureel erfgoed. In dit wetsvoorstel is gekozen om een overkoepelend begrip op te nemen voor cultureel erfgoed. Dit begrip heeft een functie voor de reikwijdte van de wet (voor de rapportage in artikel 1.3 en de algemene subsidiegrondslag in artikel 7.1), maar fungeert ook als basis voor de begrippen die betrekking hebben op specifieke onderdelen van het cultureel erfgoed.
Met de opname van het begrip wordt eenheid en samenhang in het wetsvoorstel beoogd. Het begrip is geïnspireerd op het begrip cultureel erfgoed in het Verdrag van Faro van de Raad van Europa. Dat verdrag biedt een overkoepelend kader voor de omgang met cultureel erfgoed. Het begrip sluit goed aan bij de functies van cultureel erfgoed en de wijze waarop mensen cultureel erfgoed beleven. Onder dit begrip kunnen ook geologische en biologische specimina vallen. Voorwaarde daarbij is dat de menselijke hand bij de zaken een rol heeft gespeeld.
Te denken valt aan opgebouwde verzamelingen of door de mens geconserveerde zaken. Uiteraard dienen deze zaken daarnaast aan de overige voorwaarden van de begripsomschrijving te voldoen om tot cultureel erfgoed gerekend te kunnen worden.

Cultuurgoed. Dit begrip staat voor de roerende zaken die onderdeel uitmaken van cultureel erfgoed. In het kader van internationale verplichtingen kan in dit wetsvoorstel sprake zijn van een inperking tot bepaalde categorieën zaken.
Voor zover sprake is van een afwijkende betekenis, is dat in de desbetreffende bepaling duidelijk gemaakt.

Monument. Deze begripsomschrijving is gewijzigd ten opzichte van de gelijkluidende definitie in de Mw 1988: de term is voorbehouden voor onroerende zaken. De roerende zaken waar het begrip in de Mw 1988 betrekking op heeft, zijn archeologische vondsten en dat begrip is nu afzonderlijk gedefinieerd. Voor roerende zaken is in dit wetsvoorstel het begrip cultuurgoed voorbehouden.
Verder wordt niet meer verwezen naar schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde, maar simpelweg naar het begrip cultureel erfgoed.

Normaal onderhoud. Dit begrip komt overeen met het gelijkluidende begrip in het Brim 2013 en is inhoudelijk

Is dit stukje aardewerk dat uit zee komt een archeologische vondst? Ja en dus meldplichtig!



niet gewijzigd. Bij normaal onderhoud gaat het om regelmatig terugkerende werkzaamheden die noodzakelijk zijn om het monument en zijn monumentale waarde, in stand te houden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan schilderen, voegwerk bijhouden, goten onderhouden, snoeien en maaien.

Restauratie. Bij restauratie gaat het om de grotere werkzaamheden die incidenteel noodzakelijk zijn voor herstel van een in matige of slechte staat verkerend (onderdeel van een) monument. Het betreft werkzaamheden die niet als normaal onderhoud zijn te kwalificeren. Er is in een dergelijk geval vaak sprake van achterstallig onderhoud.

Artikel 5.1. Opgravingsverbod

Zoals in het algemeen deel van deze memorie van toelichting is aangegeven, wordt het vergunningstelsel voor het verrichten van opgravingen vervangen door wettelijke certificering.

Eerste lid. Dit lid geeft de handelingen aan waar het om gaat bij opgravingen. Opgravingen in de zin van dit wetsvoorstel zijn handelingen met betrekking tot het opsporen, onderzoeken, verwerven en het voor handen hebben van cultureel erfgoed of onderdelen daarvan, waardoor verstoring van de bodem of verstoring, of gehele of gedeeltelijke verplaatsing of verwijdering van een archeologisch monument of cultureel erfgoed onder water optreedt of is opgetreden. Deze omschrijving is verruimd ten opzichte van de omschrijving van het doen van opgravingen in de Mw 1988. Reden is dat de huidige omschrijving zorgt voor problemen in de (strafrechtelijke) handhaving. Vooral onder water laat de huidige formulering onbedoeld ruimte voor omzeiling van het beoogde opgravingsverbod. In de huidige formulering gaat het om ‘opsporen of onderzoeken’, daarmee blijkt het moeilijk om het eenvoudige pakken van archeologisch erfgoed dat zichtbaar op de bodem van de zee ligt te beschermen. Vandaar dat hieraan ‘het verwerven of het voor handen hebben’ aan toegevoegd is. Het verkrijgen van dat erfgoed al dan niet door een ander is daarmee zonder certificaat verboden.

Daarnaast is bij de handelingen een explicitering aangebracht ten aanzien van de aantasting. Bij het effect van de werkzaamheden is naast verstoring van de bodem toegevoegd dat het ook kan gaan om verstoring, verplaatsing of verwijdering van een archeologisch monument of cultureel erfgoed onder water.

Tot een archeologisch monument worden behalve een terrein ook de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen en andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden gerekend. Onder het verstoren van een archeologisch monument behoort onder meer het aantasten, verwijderen of verplaatsen van delen van dat monument te vallen. Artikel 45 van de Mw 1988 heeft altijd de bedoeling gehad die handelingen zonder vergunning te verbieden, maar de redactie van het opgravingsverbod leidt op dit punt tot onduidelijkheid. Dit heeft er ook mee te maken dat sommige archeologische monumenten geheel of gedeeltelijk op de bodem liggen. Het aantasten of verwijderen van die delen zonder die bodem zelf te verstoren valt letterlijk genomen niet onder het verbod. Vandaar dat de bepaling is uitgebreid tot aantasting van archeologische monumenten en van cultureel erfgoed onder water. Het cultureel erfgoed onder water is daarbij een bijzondere categorie van archeologisch erfgoed.

Dit erfgoed is erg kwetsbaar voor plundering.

Onder water bestaan archeologische monumenten vaak uit wrakken op de bodem met de overblijfselen van scheepstoebehoren en lading. Dat wat op de bodem ligt is eenvoudig te verwijderen en bij het handhaven van artikel 45 van de Mw 1988 is gebleken dat het doorgaans onmogelijk is om aan te tonen dat aangetroffen cultureel erfgoed afkomstig is van een archeologisch monument.

Onder water kunnen onderdelen van een archeologisch monument verspreid op de bodem rond een wrak liggen.

Doel van de regels rond opgravingen is dat archeologisch erfgoed niet wordt verstoord en als het wordt verstoord dat dit op professionele wijze gebeurt, waarmee zoveel mogelijk informatie bewaard blijft. Om dit te bereiken is het op land voldoende om te spreken over verstoring, verplaatsing of verwijdering van archeologische monumenten, maar kan de bescherming onder water het best bereikt worden door in algemene zin over verstoring, verplaatsing of verwijdering van cultureel erfgoed te spreken. Het verrichten van een opgraving is verboden als de uitvoerder hiervan geen certificaat heeft voor de desbetreffende werkzaamheden. Het certificaat vervangt de vergunning van de Minister van OCW.

Verschillende werkzaamheden gericht op cultureel erfgoed zijn denkbaar waarbij de bodem, een archeologisch monument of cultureel erfgoed onder water wordt verstoord. Het doen van bepaalde proefboringen is van een andere orde dan het verwijderen van een scheepswrak van de bodem. Daarom is voorstelbaar dat verschillende certificaten worden geïntroduceerd gericht op bepaalde werkzaamheden die onder een opgraving als bedoeld in dit wetsvoorstel vallen. Uiteraard is het een organisatie alleen toegestaan de werkzaamheid te verrichten waar het certificaat betrekking op heeft en zo lang dit certificaat van kracht is.

Tweede lid. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen gevallen worden geregeld waarop dit artikel deels of geheel niet van toepassing is. Er zijn grofweg twee redenen voor een uitzondering op het artikel.

Ten eerste moeten sommige werkzaamheden niet onder het begrip opgraving geschaard worden. Het kan dan gaan om handelingen van amateurs met een beperkte impact of op een terrein waarvan bekend is dat daar beperkte archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn.

Ook valt hierbij te denken aan proefboringen tot een bepaalde diepte. Ten tweede kan het gaan om gevallen waarbij het certificaat niet vereist is. Te denken valt dan aan een bedrijf dat een vergelijkbaar certificaat heeft dat afgegeven is in een ander land van de Europese Unie.

Ook kan gedacht worden aan een uitzondering voor het verrichten van een opgraving in het kader van het behalen van het certificaat of aan bedrijven waarvan het certificaat is vervallen doordat de certificerende instelling failliet is gegaan. In dat laatste geval moeten die bedrijven binnen een beperkte tijd bij een andere certificerende instelling een certificaat kunnen behalen en in de tussentijd gewoon hun werkzaamheden kunnen voortzetten.

Aan het al dan niet verrichten van een opgraving zijn

verschillende consequenties verbonden. Als sprake is van een opgraving moeten de handelingen volgens professionele standaarden geschieden, daarnaast moeten vondsten geconserveerd worden en rapportages worden bijgehouden. Tot slot zijn er ook gevolgen voor het eigendom verbonden aan de vraag of sprake is van een opgraving. Bij een opgraving wordt een provincie, een gemeente of het rijk eigenaar van een vondst, bij een vondst buiten een opgraving zijn de regels rond schatvinding uit het BW van toepassing. Voor de verschillende uitzonderingssituaties is maatwerk nodig welke regels uit dit wetsvoorstel wel of juist niet daarop van toepassing zijn. Daarom is geregeld dat bij het regelen van de uitzonderingsgevallen de bepalingen van hoofdstuk 5 al dan niet van toepassing kunnen worden verklaard.

Voor de overige toelichting op de diverse artikelen van de Erfgoedwet zie de Memorie van Toelichting Erfgoedwet zoals te downloaden via http://www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet.

Bron: Internetconsultatie.nl

Openbare reacties op de Erfgoedwet

In de eerste ronde mochten de VNG, IPO en de Raad voor Cultuur reageren op de nieuwe Erfgoedwet.

Reactie VNG:
Voorstel Erfgoedwet neemt gemeenten onvoldoende serieus

De VNG is voorstander van een integrale Erfgoedwet. Maar het wetsvoorstel hiervoor legt gemeenten te zeer aan banden. Ze zijn niet langer vrij om het belang van hun roerend erfgoed af te wegen tegen andere belangen. Gemeenten krijgen een marginale rol bij de monumentenaanwijzing. Op archeologiegebied worden ze verwezen naar dure private certificering. En er komt specifiek toezicht.

Beknotting bij cultuurvoorwerpen
Het Rijk was lange tijd ten onrechte van oordeel dat alleen die cultuurvoorwerpen van landelijk belang zijn die het zelf in bezit had of bekostigde. Wij hebben derhalve in 2013 het advies van de Raad voor Cultuur ondersteund om een kerncollectie Nederland aan te wijzen. Het voorstel wil echter gemeenten in individuele gevallen beknotten. Wij gaan louter hierin mee om perikelen te voorkomen.

Aanwijzing rijksmonumenten onzeker
De termijn voor gemeenten om te adviseren over de aanwijzing van rijksmonumenten wordt bekort van 5 maanden naar 6 weken. Daarnaast wordt er in het voorstel niet meer gesproken over periodieke aanwijzings-programma's. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed krijgt een cruciale rol bij de aanwijzingen, zonder garantie voor onafhankelijkheid, heldere criteria en een evaluatie-bepaling.

Private certificering archeologie risicovol
Het voorstel wil een private certificering voor archeologen om te mogen opgraven. Er wordt geen uitzondering gemaakt voor gemeentelijke diensten en archeologen, die een algemeen en maatschappelijk belang dienen.
Dit kan leiden tot opdrijving van de normen, hogere kosten, vermindering van de burgerparticipatie en uitschakeling van kleinere lokale organisaties.

De reactie van de Vereniging Nederlandse Gemeenten is te lezen op https://www.vng.nl/onderwerpenindex/cultuur-en-sport/brieven/vng-reactie-voorstel-erfgoedwet.

Bron: Vereniging Nederlandse Gemeenten

Reactie IPO:
Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft nog geen openbare reactie op de Erfgoedwet gepubliceerd.
Wel is er een openbare reactie op de reactie van het IPO gepubliceerd in de Memorie van Toelichting.

Advies van het Interprovinciaal Overleg (IPO)

Het IPO stelt terecht dat provincies een belangrijke rol spelen bij het verdelen van de restauratiegelden voor rijksmonumenten. Het IPO hecht daarom aan behoud van de wettelijke adviestaak van provincies bij de aanwijzing van rijksmonumenten buiten de bebouwde kom en wil deze uitbreiden naar aanwijzing van rijksmonumenten binnen de bebouwde kom. Naar aanleiding van de opmerkingen van het IPO wordt teruggekomen op het aanvankelijke voornemen de wettelijke adviestaak van provincies bij het aanwijzen van individuele monumenten buiten de bebouwde kom te laten vervallen. De provincies beschikken over de benodigde expertise op dit gebied en de aanwijzing van monumenten buiten de bebouwde kom komt niet veelvuldig voor, zodat handhaving van deze adviestaak geen onnodig zware procedure met zich brengt. Het voorstel van het IPO om zijn wettelijke adviestaak bij de aanwijzing van monumenten uit te breiden naar monumenten binnen de bebouwde kom, wordt niet overgenomen. Het uitbreiden van deze adviesrol past niet bij het streven bestuurlijke drukte te voorkomen en stuit ook op bezwaren bij de VNG. De werkwijze rond het aanwijzen van monumenten en de rol van onder meer de provincies daarbij is verduidelijkt in paragraaf 3.3. Daarnaast behouden de provincies een belangrijke rol bij de bescherming van cultureel erfgoed in het omgevingsrecht.

In het wetsvoorstel wordt een zorgvuldigheidsprocedure voorgeschreven die doorlopen wordt alvorens provincies kunnen overgaan tot het vervreemden van een cultuurgoed of (deel)collectie van hoge kwaliteit aan een andere partij dan de Staat, een provincie of gemeente. Het IPO vraagt daarbij aandacht voor het belang dat cultuurgoederen kunnen hebben voor de regionale collectie.
Het wetsvoorstel regelt alleen de afstoot van cultuur-goederen die onmisbaar en onvervangbaar zijn voor het Nederlands cultuurbezit. Deze regels kunnen provincies en gemeenten op gelijke wijze hanteren bij vervreemding van hun cultuurgoederen die voor het regionale of lokale cultuurbezit van belang zijn. Daarnaast stelt het IPO dat de kans aanwezig is dat de focus op de rijkscollectie in het wetsvoorstel ertoe kan bijdragen dat de collecties die niet in overheidsbezit zijn, minder goed worden beschermd.

Op de bescherming van collecties anders dan van overheden zijn zowel het beschermingsregime vanuit de in dit wetsvoorstel geïntegreerde Wbc als de nieuwe aanvaardingsplicht voor de minister van OCW van toepassing.

Het IPO vraagt daarnaast aandacht voor de bescherming van particuliere archieven. In het wetsvoorstel blijft het mogelijk om particuliere archieven aan te wijzen als beschermd cultuurgoed of beschermde verzameling.
Ook de aanvaarding namens de Staat voor de rijkscollectie biedt mogelijkheden voor particuliere archieven die verweesd of ontheemd dreigen te geraken. De noodzaak om met particulier aangewezen archieven anders om te gaan dan met overige cultuurgoederen wordt niet gedeeld. Daarom worden hier geen aanvullende regels over gesteld.
IPO adviseert om de gestelde termijn in het wetsvoorstel aangaande het verbod om archiefbescheiden zonder toestemming buiten Nederland te brengen, gelijk te trekken aan de (overbrengings)termijn van 20 jaar zoals de Archiefwet hanteert. De genoemde termijn van 50 jaar is echter ontleend aan de bijlage bij Richtlijn 93/7/EEG, ter implementatie waarvan het oorspronkelijke artikel in de wet is opgenomen. Dat maakt dat deze termijn afwijkt.

Op het terrein van archeologie adviseert IPO om de toekomstige situatie met betrekking tot het beheer van scheepsarcheologische vondsten te verhelderen.
Van belang is te vermelden dat het wetsvoorstel geen verandering aanbrengt ten aanzien van de huidige praktijk. In de toelichting bij artikel 5.9 is een verduidelijkende passage opgenomen waaruit blijkt dat het voor de hand ligt dat grotere vondsten worden overgebracht naar het scheepsarcheologisch depot in Lelystad.

Reactie Raad voor Cultuur:
Raad van Cultuur positief over Erfgoedwet

Beleidsadvies
datum: 19-05-2014

Download de reactie van de Raad voor Cultuur op http://www.cultuur.nl/adviezen/erfgoed/raad-positief-over-erfgoedwet/item3069.

In Ontgrenzen en verbinden:naar een nieuw museaal bestel heeft de raad gepleit voor één integrale Erfgoedwet waarin ook de (rijks)musea een plaats kunnen krijgen. Vervolgens heeft minister Bussemaker (OCW) in haar museumbrief Samen werken, samen sterker (zomer 2013) toegezegd dit advies van de raad over te nemen en de bescherming van collecties van nationaal belang te gaan regelen in de toekomstige Erfgoedwet. Inmiddels is het concept van deze wet klaar; de minister heeft de raad gevraagd hierover te adviseren. De raad is in grote lijnen positief over het wetsvoorstel. Wel doet hij een aantal suggesties voor aanscherping, aanvulling en verbetering ervan, zoals:
* Blijf onafhankelijke deskundigen inschakelen bij de aanwijzing van beschermd erfgoed;
* Geef ‘ensembles’ (eenheid van gebouw, interieur, omgeving en ondergrond) ook de status van beschermd erfgoed;
* Maak het mogelijk de bescherming van overheids-collecties uit te breiden tot erfgoed dat zich in de openbare ruimte bevindt;
* De raad heeft geen bezwaar tegen beëindiging van zijn adviesrol rondom het aanwijzen/ afvoeren van rijksmonumenten. Wel vindt hij het belangrijk dat de minister zich periodiek uitspreekt en verantwoordt over het monumentenbestand;
* Niet alleen de musea waar de rijkscollectie zich bevindt, maar ook musea binnen andere overheden moeten zich - als het aan de raad ligt - aan bepaalde normen houden. Het toezicht hierop is nog niet uniform geregeld. De raad adviseert dit in de Erfgoedwet op te nemen.

Bron: Raad voor Cultuur

Nu de openbare consultatie gestart is hebben ook andere organisaties hun reactie kunnen geven.

Reactie Museumvereniging:
Erfgoedwet: kijk ook naar regionaal belang van collecties

De nieuwe Erfgoedwet, die ter consultatie voorligt bij onder andere de Raad voor Cultuur, VNG en IPO, moet volgens de Museumvereniging navolging krijgen bij provincies en gemeenten. Zij moeten ervoor zorgen dat collectiestukken die van regionaal belang zijn ook behouden blijven.
Nu wordt alleen gekeken naar het nationale belang.
De Erfgoedwet zorgt ervoor dat belangrijke collectiestukken van nationaal belang in eigendom van het Rijk, provincie of gemeente niet zomaar verkocht kunnen worden. Als een overheid wil verkopen, moet zij eerst onderzoeken of het onmisbaar is voor Nederland.
“Een goede zaak” vindt Siebe Weide, algemeen directeur van de Museumvereniging. “Musea hebben hier al jaren afspraken over die zijn beschreven in de Leidraad Afstoten Museale Collecties (LAMO). Dat de Erfgoedwet collecties van overheden op een vergelijkbare manier beschermt, moedigen wij zeker aan.” Weide heeft één belangrijke kanttekening: “Kijk ook of een collectiestuk van regionaal belang is en niet alleen van nationaal belang. Het kan de moeite waard zijn het te behouden als het voor de regio onmisbaar is.” De Museumvereniging zal tijdens de internetconsultatie uitgebreid reageren op de Erfgoedwet.
De reactie van de Museumvereniging op de Erfgoedwet is na te lezen op http://www.museumvereniging.nl/Portals/0/0-Nieuws/2014/Museumvereniging%20Erfgoedwet%20online%20consultatie%20140613.pdf.

Bron: Museumvereniging

Reactie Vereniging Rembrandt:
Bouwstenen voor een nieuwe Erfgoedwet

Geachte heer, mevrouw,
Graag breng ik het advies ‘Zorgvuldige omgang met kunst in het publiek domein. Bouwstenen voor een toekomstbestendige regeling’ bij u onder de aandacht.
Het advies bevat de resultaten van een onderzoek naar de vraag hoe op een zo zorgvuldig mogelijke wijze met kunst in het publiek domein zou moeten worden omgegaan.
Het advies is geschreven door advocaten Tom Barkhuysen

(tevens hoogleraar Universiteit Leiden) en Machteld Claessens van het kantoor Stibbe te Amsterdam in opdracht van de Vereniging Rembrandt.

Reden van onderzoek

De Vereniging Rembrandt hanteert het principe dat waardevolle kunst beschikbaar moet zijn voor elke Nederlander. Een voorwaarde daarvoor is een levendige omgang met openbaar kunstbezit. De 11.000 leden van de Vereniging Rembrandt vormen een collectief mecenaat. Deze leden en ook andere (veelal particuliere) schenkers zijn door een aantal incidenten in de museale wereld bezorgd over de manier waarop soms schenkingen aan het openbaar kunstbezit (dreigen te) worden onttrokken. Eventuele onttrekking van kunst aan het publiek domein zou uitsluitend via 'de voordeur' moeten plaatsvinden. De onttrekking is daarmee voor iedereen zichtbaar en afdoende beargumenteerd. Bij incidenten die zich voordeden vond die onttrekking – of de dreiging daartoe – nu nog regelmatig via de achterdeur plaats.Wanneer een museum en/of overheidsinstantie een kunstvoorwerp aan het publiek domein zou willen onttrekken – door dit te exporteren en/of af te staan aan een private (rechts)persoon – dan zou daarvoor een zorgvuldige, wettelijke besluitvormingsprocedure moeten gelden. Die bestaat tot op heden niet.De noodzakelijkheid van dit advies hangt samen met de ontwikkeling van een nieuwe Erfgoedwet door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.
De Vereniging Rembrandt liet onderzoeken hoe binnen een nieuwe Erfgoedwet aan het mecenaat in Nederland recht kan worden gedaan.

Doel van het onderzoek

Met het onderliggende advies in de hand reikt de Vereniging Rembrandt bouwstenen aan die bijdragen aan het gemeenschappelijk belang om te komen tot een zo zorgvuldig mogelijke omgang met openbaar kunstbezit. Het gaat hierbij om kunstbezit dat voor Nederland van belang is. Uitgangspunt van het advies is dat ontzamelen mogelijk moet zijn, maar wel op een verantwoorde en zorgvuldige wijze. De bouwstenen die in het advies worden voorgedragen, zijn vanuit deze gedachte ontstaan.

Bevindingen in het advies

Het advies van Stibbe doet voorstellen ter bevordering van een zo zorgvuldig mogelijke omgang met kunst in het publiek domein. Daarmee worden ook onwenselijke verschillen tussen de bescherming van openbaar kunstbezit en particulier kunstbezit weggenomen.
Het advies stelt vast dat de bestaande 'Wet tot behoud van cultuurbezit' wel wettelijke waarborgen ten aanzien van het beschermd particulier kunstbezit biedt. Voor het openbaar kunstbezit gelden deze – of andere, soortgelijke – wettelijke waarborgen (nog) niet. Voor dit deel van ons kunstbezit bestaan sectorale regels (zelfregulering), die mede daarom niet juridisch hard afdwingbaar zijn. Dit is niet in lijn met de afspraken die over de bescherming van openbaar en particulier kunstbezit in internationaal verband (het UNESCO-Verdrag) zijn gemaakt. Evenmin sluit hierdoor de mate waarop in Nederland het openbaar kunstbezit wordt beschermd, aan bij de wettelijke bescherming van dit kunstbezit in andere Europese landen. Binnen Nederland worden andere onderdelen van ons cultureel erfgoed – monumenten en natuurgebieden – bovendien ook wettelijk beter beschermd dan ons roerend kunstbezit. Er bestaat aldus een noodzaak te komen tot een wettelijke regeling die geldt voor alle kunst in het publiek domein, dus zowel landelijk als provinciaal en stedelijk.

Tot slot

Uit het advies blijkt dat er voldoende ruimte is om te komen tot een betere regeling die aan de ene kant bescherming biedt aan het openbaar kunstbezit, maar aan de andere kant ruimte laat voor noodzakelijke dynamiek waarvoor onttrekking van een kunstwerk aan het Nederlandse publiek domein soms nodig kan zijn. Dynamisch kunstbezit in het publiek domein is gebaat bij samenwerking tussen de overheid (o.a. Staat, provincies en gemeenten) enerzijds en, vanuit de gedachte van 'rentmeesterschap', de bereidheid van particulieren te schenken aan kunstbezit in het publiek domein en daarmee aan die overheid. Het is van belang dat het mecenaat zich daarin recht gedaan weet.
Een secure omgang met kunstbezit van nationaal, regionaal en/of lokaal belang in het publiek toegankelijke domein leidt tot zorgvuldigheid in verzamelen én ontzamelen.
De Vereniging Rembrandt vertrouwt erop dat dit advies daadwerkelijk bijdraagt aan een meer zorgvuldige omgang met kunst in het publiek domein in Nederland.

Martijn Sanders
Voorzitter Vereniging Rembrandt

Bron: Vereniging Rembrandt

Op http://www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet kan behalve de tekst van de wet en de bijbehorende memorie van toelichting ook een reactie gegeven worden. Dit kan al of niet openbaar. De openbare reacties zijn terug te vinden op dezelfde website. Daarnaast is er op Linkedin een open groep speciaal voor De Erfgoedwet. (JB)

Internetconsultatie Erfgoed nog tot 14 juli 2014

Op 16 juli 2014 is de concept wettekst met de bijbehorende Memorie van Toelichting openbaar gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet. Op deze publicatie kan officieel worden ingesproken tot 14 juli 2014. Inspraak kan via dezelfde website, al of niet openbaar. Inspraak staat voor iedereen open, zowel de particulier, een bedrijf, een stichting, vereniging, of andere organisatie vorm. Nu bestaat dus de mogelijkheid om teksten ten voordele van het mobiel erfgoed, en het varend erfgoed in het bijzonder, te laten wijzigen. Als de wet eenmaal is vastgesteld en gepubliceerd (voorzien in 2016) dan is wijziging voorlopig niet meer mogelijk.

De nieuwe Erfgoedwet is een verzamelwet van zes bestaande wetten waarvan voor ons met name de Monumentenwet en de Wet tot behoud van Cultuurbezit van belang zijn. Wettelijke bescherming van het varend erfgoed was tot nu toe niet mogelijk in de Monumentenwet, omdat dat specifiek onroerend erfgoed betreft.
Met de nieuwe Erfgoedwet bestaat nu de mogelijkheid om

gewenste en geadviseerde erkenning en bescherming van mobiel erfgoed wettelijk te borgen. Maar dat kan alleen als we hierover ons zegje doen middels de inspraak.
Ondanks diverse overleggen en voorbereidende trajecten zoals de Modernisering Monumentenwet, is er in de nieuwe conceptwet nog zeer weinig sprake van bescherming en erkenning van mobiel erfgoed en varend erfgoed in het bijzonder!

Nederland maritiem land
De ontwikkeling van Nederland is niet denkbaar zonder de scheepvaart. Steden en dorpen zijn voornamelijk aan waterwegen gelegen zodat transport en handel mogelijk was. De natte infrastructuur en de scheepvaart is uniek in Europa en zelfs in de wereld. Pas met de ontwikkeling van de stoommachine en later de motor kwam het railvervoer, het wegvervoer en het vliegend vervoer op gang.
Het varend erfgoed is dus de oudste manier van transport. Omdat in Nederland het water zo belangrijk was, is er ook nog veel varend erfgoed over. We hebben de grootste collectie van de Europa (en wellicht van de wereld) als het gaat varend erfgoed. Ieder type vaarwater en ieder type van transport heeft zijn eigen gespecialiseerde kenmerken mee gekregen, waardoor ook nog eens een zeer grote verscheidenheid is ontstaan. Behalve het mobiel erfgoed heeft Nederland ook nog een grote collectie industrieel erfgoed die gelieerd is aan het transport zoals pakhuizen, vuurtorens, stations, scheepswerven, havengebouwen, etc. Zonder het maritiem erfgoed had Nederland er heel anders uitgezien. Enige erkenning voor het varend erfgoed is dan ook op zijn plaats.

Registers
Het mobiel erfgoed wordt grotendeels in stand gehouden door musea en particulieren. Het is echter niet wettelijk beschermd. Datgene wat er is, wordt voor een deel beschreven in registers. De registers van de behoudsorganisaties zelf, zoals de LVBHB (al of niet met ballotage), het register van de koepelorganisatie van het varend erfgoed FONV (Nationaal Register Varende Monumenten) en het register van de Mobiele Collectie Nederland (weg, water, rail, lucht). In het register van de MCN is weliswaar varend erfgoed opgenomen maar als je specifieker gaat kijken dan zijn dat slechts enkele tientallen waarvan de meeste van het Havenmuseum in Rotterdam. Het register van de FONV is daarentegen gevuld met enkele duizenden varende monumenten. Die term hebben we er echter als organisaties zelf aangegeven en is niet erkend door de Nederlandse overheid.

Scheepswrakken opgenomen in de Erfgoedwet
In de nieuwe Erfgoedwet wordt gesproken over het maritieme erfgoed. Echter betreft dit alleen de gezonken schepen in de vorm van scheepswrakken. Dit valt onder de maritieme archeologie waaronder ook resten van andere maritieme activiteiten vallen zoals oude havenkades, oude scheepswerfresten in de (zee)bodem en andere verdronken landschappen. Scheepswrakken hebben momenteel erg veel last van schade door wrakroof, al dan niet opzettelijk. Onderdelen van wrakken en met name lading wordt verwijderd om deze te verkopen (illegale bergingen) of om deze mee naar huis te nemen (vissers en duikers).
Hierdoor raakt dit erfgoed verloren voor de gemeenschap. Omdat scheepswrakken momenteel slecht te beschermen zijn tegen dit soort activiteiten is de definitie van opgraven sterk gewijzigd in artikel 5.1. Ook objecten die duidelijk zichtbaar zijn boven de zeebodem worden nu beter beschermd. Ook is het explicieter gemaakt dat opgraven van scheepswrakken verboden is en dat als het toch nodig is dat op een verantwoorde manier door gespecialiseerde archeologen op een erkende manier moet worden uitgevoerd.

Modernisering Monumentenzorg
Tijdens het project MoMo (Modernisering van de Monumentenzorg) in 2009/2010 zijn 5 werkgroepen ingesteld om het Ministerie van OCWO te adviseren over de verbetering van diverse aspecten van de erfgoedzorg. De werkgroep Kwaliteitszorg heeft geconstateerd dat de samenleving het mobiel erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwd en dat er een groot draagvlak bestaat om mobiel erfgoed een vorm van wettelijke erkenning en bescherming te bieden. Omdat de Monumentenwet daarvoor geen ruimte bood (het gaat immers niet om onroerend erfgoed), is de mogelijkheid van de Wet tot behoud van cultuurbezit verder verkend.
De adviezen van de MoMo zijn echter niet opgenomen in de teksten van de nieuwe Erfgoedwet. Een gemiste kans…

Verschillende soorten erfgoed in de Erfgoedwet
In de nieuwe Erfgoedwet is sprake van 3 soorten erfgoed:
* Onroerend erfgoed (zoals gebouwen en gezonken scheepswrakken)
* Roerend erfgoed (datgene dat niet nagelvast is, zoals interieurs, schilderijen, etc.)
* Immaterieel erfgoed (tradities)

Onroerend erfgoed
Onroerend erfgoed wordt het meest uitgebreid beschreven en heeft een duidelijke omschrijving in de nieuwe wetgeving: monumenten, archeologische monumenten en rijksmonumenten. Maar als we de definities goed lezen, zien we meteen dat varend erfgoed nooit als monument of zelfs als rijksmonument kan worden aangewezen.
Het varend erfgoed is immers roerend en niet onroerend.

Roerend erfgoed in de Erfgoedwet
Roerend erfgoed was ondergebracht in de Wet tot behoud van cultuurbezit. Men moet dan met name denken aan losse voorwerpen zoals schilderijen en kasten. Zaken die niet nagelvast aan een onroerende zaak vast zitten maar die verplaatst kunnen worden en dus ook verkocht kunnen worden naar het buitenland. Als de Minister besluit dat een voorwerp zo bijzonder is dat het in Nederland moet blijven, dan kan dat. Mobiel erfgoed valt onder roerend erfgoed, dit is echter nog niet wettelijk geregeld. Als je de definities van de nieuwe Erfgoedwet goed leest, dan is varend erfgoed cultuurgoed, een onderdeel van cultureel erfgoed.
Verder dan dat gaat het echter niet. Met een beetje fantasie zou je het zelfs als beschermd cultuurgoed kunnen laten aanwijzen. Maar uit de toelichting blijkt dat dat niet het geval is. Ook uit gesprekken met OCW blijkt nog dat het mobiel erfgoed niet in beeld is als beschermd cultuurgoed.

Immaterieel erfgoed

Immaterieel is de nieuwste vorm van erfgoed waaraan sinds de erkenning van UNESCO ook in Nederland veel aandacht aan wordt besteed. Het Nederlands centrum voor Volkscultuur en Immaterieel erfgoed (VIE), zie www.volkscultuur.nl, is de belangrijkste adviseur voor het immaterieel erfgoed. Volkscultuur en immaterieel erfgoed hebben allebei te maken met tradities: met de gewoonten en gebruiken die iedereen van huis uit meekrijgt en die van generatie op generatie worden doorgegeven.

Volkscultuur omvat alle tradities en immaterieel erfgoed is een selectie van belangrijke tradities die wij niet verloren willen laten gaan en dus willen beschermen. Een overzicht van erkend immaterieel Nederlands erfgoed is te vinden op www.immaterieelerfgoed.nl. Er zijn inmiddels 48 erkende Nederlandse immateriële erfgoederen. Daarvan is het carbit schieten de laatste die erkend is. Op de lijst staat nog geen erfgoederen die met het varend erfgoed te maken hebben. Toch kan ik me voorstellen dat bepaalde vormen van maritiem erfgoed hier een plek verdienen, denk daarbij bijvoorbeeld aan het wegen van westlanders (met een stok dwars op het schip een schip vanaf de wal voortduwen en besturen) dat bij mijn weten nergens anders op de wereld bestaat. Echt iets dat bij Nederland hoort.



Het wegen (voortduwen en sturen met een boom vanaf de wal) van Westlanders is een unieke techniek.

Varend erfgoed wordt niet genoemd in de Erfgoedwet

Behalve in 1 zin in de Memorie van Toelichting waarin de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt genoemd, wordt het varend erfgoed in het geheel niet genoemd. Nergens in de Erfgoedwet en in de bijbehorende Memorie komt naar voren dat het mobiele erfgoed erkenning verdient, laat staat dat het bescherming verdient. Gezien de vele inspanningen die sinds het project MoMo in 2009 zijn begonnen, toch wel een heel mager resultaat (voor zover je van resultaat mag spreken).

De gevolgen van gebrek aan erkenning en bescherming

Het ontbreken van een wettelijk geborgde erkenning en bescherming is volgens velen een onwenselijke situatie. Dit is bijvoorbeeld te merken aan de vele wetten en regels die voor mobiel erfgoed verplicht zijn of worden.

Er wordt steeds meer bedacht. Enige jaren geleden is door de MCN een inventarisatie gemaakt van alle (toekomstige) bedreigingen die op alle vormen van mobiel erfgoed afkwamen, ook voor het varend erfgoed is dat toen opgesteld. Inmiddels zijn we al weer wat jaren verder en is de hoeveelheid regels en bedreigingen alleen maar groter geworden. Door die regels moeten vaak onomkeerbare wijzigingen worden doorgevoerd waardoor de authenticiteit van het schip wordt aangetast. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de brandstof en de bijbehorende motoren. Stel dat het gebruik van steenkool straks niet meer mag (vanwege het milieu ofzo), dat zo een grote klap zijn voor alle stoomboten (en voor Sinterklaas). Een goed voorbeeld daarvan is dat oldtimers nu al niet meer in de binnensteden komen rijden. Zonder wettelijke bescherming is het toestaan van een uitzonderingspositie niet mogelijk.



De kwestie Rosalie

Een ander probleem is dat het nu mogelijk is om mobiel erfgoed uit te voeren en te verkopen naar het buitenland, waarbij waardevolle en zelfs unieke objecten verloren gaan voor het Nederlands cultuurbezit. In Enkhuizen is enkele jaren geleden de stoomsleepboot Rosalie met flink wat derdengeld opgeknapt. Een mooi voorbeeld van een goed gelukte restauratie. Helaas is het schip bij gebrek aan kopers in Nederland naar Turkije verkocht.

Voordat dat gebeurde is er een hele discussie op gang gekomen of dat wel wenselijk was. Uiteindelijk moest er zelfs een ontheffing van het Ministerie van OCW aan te pas komen (op basis van de Wet tot behoud van Cultuurbezit) om het schip toch naar het buitenland te kunnen verkopen. Uiteraard zitten er vele kanten aan deze verkoop, maar feit blijft dat er steeds meer “Hollands gloren” naar het buitenland verkocht wordt.

Behoudstaak primair bij eigenaren en behoudsorganisaties

In de visie van MCN is de behoudstaak van het varend erfgoed primair een taak van de eigenaren van het varend erfgoed en van de behoudsorganisaties. Zij zorgen ervoor dat het roerend erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft door gebruik. Een schip dat alleen maar ergens ligt, gaat achteruit. Behoud is alleen mogelijk als het ook gebruikt kan worden. De beschermende rol van de overheid zou er op gericht moeten zijn om de eigenaren en behoudsorganisaties hun rol als hoeders van het erfgoed te laten spelen en ervoor te zorgen dat zij hun tijd, geld en energie blijven steken. Als de mogelijkheid om het mobiel erfgoed te gebruiken (door wet- en regelgeving) ontbreekt of teloor gaat, dan verliezen eigenaren hun motivatie en trekken ze zich terug. Het beleid zou er op gericht moeten zijn om eigenaren te ondersteunen en om mogelijkheden te creëren om de bescherming en het gebruikt mogelijk te laten blijven. Er wordt vooralsnog niet ingezet op extra subsidiering of extra financiering.

Ensembles

Roerend, onroerend en immaterieel erfgoed horen bij elkaar en vullen elkaar zodanig aan dat de optelsom geen 3 is maar veel meer dan dat. Een gerestaureerde haven zonder schepen is maar leeg en stil. Als hier schepen liggen wordt het al als veel leuker ervaren, als er dan ook nog activiteiten langs de haven zijn zoals ambachten, wordt het publiek extra getrokken. Het publiek vindt het leuk om hierbij aanwezig te zijn, gezien de grote belangstelling van maritieme evenementen. Nu de erkenning van de overheid nog. De term ensemble wordt gebruikt om verschillende soorten erfgoed te combineren en gezamenlijk te beschermen. Een kerk alleen beschermen heeft immers weinig zin als het kerkinterieur niet meer aanwezig is, of als er geen diensten meer gehouden worden. Zo is dat ook voor het varend erfgoed. Een schip dat alleen maar stilligt in een hoekje is niet zo aantrekkelijk en gaat snel achteruit (behoud door gebruik).

Ligplaatsen

Hoewel de ruimtelijke ordening van de Monumentenwet wordt ondergebracht in de nieuwe Omgevingswet (die waarschijnlijk later van kracht wordt dan de Erfgoedwet), is het wel van belang om het probleem van ligplaatsen goed onder de aandacht te brengen. Zeker voor schepen langer dan 20 meter (die niet passen in een jachthaven), verdwijnen steeds vaker ligplaatsen.
Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat hebben wel oog voor ligplaatsen voor de grote beroepsvaart maar saneren steeds vaker ligplaatsen die voor grote pleziervaartuigen bruikbaar zijn. Aandacht voor dit probleem vragen helpt om het probleem ook duidelijk te maken! Door een erkenning voor varend erfgoed te creëren kan er ook beter wettelijk worden afgedwongen om ligplaatsen te faciliteren in bijvoorbeeld bestemmings-plannen waarin het cultureel erfgoed altijd beschreven moet zijn.

Geef uw zienswijze op de Erfgoedwet!

Ondervindt u problemen met uw varend erfgoed? Vindt u dat het beter geregeld kan worden? Wilt u ook dat er iets verandert en dat varend erfgoed erkent wordt door de Nederlandse overheid? Dan is nu de gelegenheid om in te spreken. Wacht niet op een reactie van anderen, maar spreek zelf in! Dat kan al of niet openbaar (in het laatste geval is uw inspraak niet te zien op de website maar wordt wel meegenomen in de afwegingen van het Ministerie van OCW). Inspraak kan via www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet. (JB)

Vlugschrift Nieuwe Erfgoedwet: Knelpunten en wensen Varend Erfgoed

Vlugschrift met Informatie voor erfgoedorganisaties en behoudsorganisaties voor varend erfgoed ten behoeve van de openbare Internetconsultatie over de Erfgoedwet

30 juni 2014

1. Openbare Internetconsultatie nieuwe Erfgoedwet gestart

Opzet nieuwe Erfgoedwet

De Erfgoedwet wordt vanaf 2016 de nieuwe wet voor het cultureel erfgoed in Nederland. De ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Infrastructuur en Milieu willen de erfgoedzorg vereenvoudigen en verbeteren. Daartoe willen zij 6 bestaande wetten, waaronder de Monumentenwet (Mw) en de Wet tot behoud van cultuurbezit (Wbc), samenvoegen tot één nieuwe Erfgoedwet.

Internetconsultatie geopend tot 14 juli

De eerste concept teksten van de Erfgoedwet en de Memorie van Toelichting zijn in april/mei 2014 naar adviesraden gestuurd. De tweede versie van de concept teksten is nu openbaar toegankelijk. Iedereen kan er kennis van nemen en erop reageren via een openbare internetconsultatie. Ook u. Als u aan de overheid wilt laten weten wat u vindt van de relatie tussen de Erfgoedwet en het Varend Erfgoed kunt u tot 14 juli via internet uw mening geven. De consultatie en het wetsvoorstel zijn te vinden via de volgende link of u vult in: http://www.internetconsultatie.nl/erfgoedwet.
De internetconsultatie is geopend tot en met 14 juli 2014.

Wat staat in de nieuwe Erfgoedwet

Wat wil de nieuwe Erfgoedwet regelen? De nieuwe wet bundelt wetgeving over verschillende soorten erfgoed, zoals collecties, monumenten en archeologie. De wet regelt onder andere het vervreemden van cultuurgoederen en collecties in eigendom van verschillende overheden, het toezicht op museale cultuurgoederen, archeologisch kwaliteitsbeleid en de aanwijzing en het behoud van rijksmonumenten.

Erfgoedwet en Varend Erfgoed

Ten aanzien van maritiem erfgoed komt er meer duidelijkheid over wie er verantwoordelijk is voor het bergen van scheeps-archeologische vondsten.Verder bevat de voorlopige tekst van de nieuwe Erfgoedwet niets over het Varend Erfgoed. Alleen in de Memorie van Toelichting wordt het 'mobiel erfgoed' één keer genoemd.
Hieronder volgt de passage uit de Memorie van Toelichting (blz. 10) over het mobiel erfgoed (onderstreping door MvL):

" 3.2 De criteria voor aanwijzing
In de Mw 1988 zijn de aanwijzingscriteria voor rijksmonumenten vervat in de omschrijving van het begrip monumenten. In deze omschrijving gaat het om "(vervaardigde) zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde". In de Wbc zijn de criteria opgenomen in het artikel over de aanwijzing op grond waarvan de Minister van OCW "roerende zaken van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die als onvervangbaar en onmisbaar behoren te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit" kan aanwijzen als beschermd voorwerp.
De afgelopen decennia is er een ontwikkeling geweest in het denken over de waarde van ons cultureel erfgoed. Naast een veelal door experts bepaalde (kunst- en architectuur)historische benadering, hebben in de samenleving met name de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de

economische waarde van erfgoed, aan belang gewonnen. Zoals in de inleiding van deze memorie van toelichting reeds is geschetst, wordt de waarde van ons cultureel erfgoed in den brede in onze samenleving herkend en erkend en deze waardering reikt ook verder dan het cultureel erfgoed dat van overheidswege wordt beschermd. Ook in de private sfeer wordt cultureel erfgoed beschermd en gekoesterd, waarvan de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt gehouden, een goed voorbeeld is. De ontwikkelingen in de waardering van ons cultureel erfgoed leiden niet tot een noodzaak of wenselijkheid tot aanpassing van de thans geldende wettelijke criteria voor de aanwijzing als beschermd erfgoed. Deze criteria komen dan ook onverkort terug in dit wetsvoorstel. Zij hebben zich in de praktijk bewezen als voldoende onderscheidend om een adequaat aanwijzingsbeleid op te baseren en voldoende algemeen om vernieuwingen in het denken over waardering van ons cultureel erfgoed in dat aanwijzingsbeleid tot uitdrukking te laten komen."

Dit betekent vooralsnog dat de rijksoverheid niet van plan is om het varend, rollend, rijdend en vliegend erfgoed wettelijk te erkennen en te beschermen via de nieuwe Erfgoedwet.

2. Adviezen over erkenning en bescherming mobiel erfgoed

Sinds 2007 adviseert de erfgoedsector de rijksoverheid om het mobiel erfgoed wettelijk te erkennen en beschermen:
Tijdens het project MoMo (Modernisering van de Monumentenzorg - 2009/2010) zijn vijf expertwerkgroepen ingesteld om het ministerie van OCW te adviseren over de verbetering van diverse aspecten van de erfgoedzorg.
De Werkgroep Kwaliteitszorg heeft geconstateerd dat de samenleving aangeeft dat mobiel erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwd wordt en dat er groot draagvlak bestaat om mobiel erfgoed een vorm van wettelijke erkenning en bescherming te bieden.
Omdat de Monumentenwet geen ruimte biedt voor roerend erfgoed deed de werkgroep de suggestie om de mogelijkheden van de Wet tot behoud van cultuurbezit (1984) verder te verkennen. Overigens pleit de werkgroep er eveneens voor dat cultuurhistorisch waardevolle objecten ingebracht en getoetst moeten worden via het instrumentarium van de Wet ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld via een Omgevingsvergunning.

De Federatie Instandhouding Monumenten (FIM), waarvan de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) lid zijn, vindt het belangrijk dat het mobiel erfgoed wettelijk geborgde erkenning en bescherming krijgt. De FIM vindt dat het onroerend, roerend en mobiel erfgoed een gelijkwaardige positie moeten krijgen in de Erfgoedwet.

De MCN pleit ervoor om de maatschappelijke waardering voor mobiel erfgoed te verankeren in de Erfgoedwet door expliciet aan te geven dat het mobiel erfgoed een belangrijk deel is van ons nationale cultureel erfgoed.
De overheid moet erkennen dat mobiel erfgoed van belang is wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

3. 30 Argumenten om varend erfgoed te erkennen en beschermen

Sterke kanten van het varend erfgoed
1. *Nederland - Waterland*
Van oudsher wordt Nederland gekenmerkt door water. Niet alleen door brede rivieren, maar ook door duizenden kanalen en sloten, meren en zeeën, die eeuwenlang de verbindingen vormden tussen dorpen, steden en landen in heel de wereld. Ook nu nog zijn onze vaardigheden op het gebied van scheepsbouw, waterbouw en watermanagement wereldwijd vermaard.
2. *Nederlands cultuurlandschap*
De polders en dijken, de kanalen en grachten, de pakhuizen en historische schepen, de vissersdorpen en havensteden, het zijn de elementen die horen bij Nederland als Waterland. Nu maken onze waterwegen en havensteden ons land aantrekkelijk voor waterrecreatie en -toerisme.
3. *Nederland handels- en transportland*
Water was eeuwenlang onze belangrijkste transportroute. Het vervoer van goederen, mensen en dieren ging voornamelijk over water. Ook nu nog gaat een aanzienlijk deel van het goederenvervoer over water. En nu leveren ook de pleziervaart, de historische schepen en de chartervloot een aanzienlijke economische opbrengst.
4. *Stadshavens kenmerken vissersdorpen en havensteden*
Nederlandse dorpen en steden ontstonden veelal op een kruispunt van vaarwegen. De havens en vaarwegen kenmerken de structuur van deze dorpen en steden en maken vaak deel uit van beschermde stads- en dorpsgezichten. Ook nu nog versterken historische schepen in deze havens het karakter van vissersdorpen en havensteden.
5. *Stadshavens zijn economische motor*
Levendige stadshavens vormen een aantrekkelijke plek voor bezoekers en recreanten en zijn gewilde vestigingslocaties voor horeca, winkels en creatieve, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven. Stadshavens zorgen voor een waardestijging van het omringende vastgoed.
6. *Nederland scheepsbouwland*
Voor elke vaarweg en elk soort transport ontwikkelde Nederland in de loop der eeuwen specifieke scheepstypen. Er zijn vele tientallen typen schepen en vele ondersoorten ontstaan. Doordat particulieren deze schepen wisten te behouden als charter-, woon- en recreatieschip heeft Nederland nu een unieke vloot van varend erfgoed die behoort tot de grootste en meest diverse ter wereld.
Deze vloot bestaat nu nog uit zo'n 6000 schepen, waarvan er bijna 3000 zijn opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten.
7. *Havens en schepen zijn beeldbepalend*
In Nederlandse havens wemelde het vroeger van de schepen, mensen en bedrijvigheid. Ook nu nog kunnen de maritieme ensembles van vaarwater, havens, pakhuizen en historische schepen het 'verhaal' vertellen van de groei en bloei van ons land en onze steden. Er zijn nu zo'n 30 museum- of historische havens ontwikkeld in Nederland.
8. *Water is herontdekt*
In de twintigste eeuw raakten veel vaarwegen hun transportfunctie kwijt. Steden keerden hun ruggen naar het water. In de eenentwintigste eeuw groeit de aandacht en

waardering voor ecologie, duurzaamheid en waterbeheer weer. Waterrecreatie en wonen aan het water worden weer geliefd.
9. *Waardering voor water in de stad*
In de twintigste eeuw werden vaarwegen nog gedempt of afgedamd. Inmiddels onderkennen gemeenten dat water, stadshavens en historische schepen bijdragen aan de beeldkwaliteit en aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, werken en recreëren.
10. *Maritiem erfgoed is present*
De unieke vloot aan varend erfgoed wil bijdragen aan aantrekkelijke havens, vaarwegen en maritieme evenementen. De publieke waardering voor stadshavens en maritieme evenementen geeft aan dat de samenleving het varend erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwt.

<u>Bedreigingen van het varend erfgoed</u>
1. *Aantal ligplaatsen vermindert*
Veel gemeenten proberen nog steeds om het aantal ligplaatsen te verminderen. Daardoor kunnen vooral de grotere historische schepen (schepen boven de 20 meter lengte) steeds moeilijker een ligplaats vinden.
2. *Historische schepen vertrekken*
Het aantal grotere schepen dat naar het buitenland vertrekt of wordt verkocht stijgt al jaren. Inmiddels vertrekken jaarlijks ruim 100 historische schepen uit Nederland. Onze unieke varend erfgoedvloot wordt in rap tempo kleiner.
3. *Aantal passantenplekken vermindert*
Historische schepen zijn vaak te groot voor jachthavens en te klein voor wachtplekken voor de huidige binnenvaart. Het aantal geschikte passanten-aanlegplaatsen voor deze schepen neemt al jaren af.
4. *Wel ligplaatsen bij evenementen, daarbuiten niet*
Veel gemeenten willen wel ligplaatsen bieden aan historische schepen tijdens maritieme evenementen, maar daarbuiten niet. Dat heet profiteren.
5. *Fiscale voordelen voor onderhoud ontbreken*
Voor onroerende monumenten regelt uitgebreide regelgeving fiscale voordelen voor onderhoud en restauratie. Doordat historische schepen roerend zijn en niet onroerend gelden deze voordelen niet voor het varend erfgoed.
6. *Fiscaal voordeel voor gebruik ingetrokken*
Historische schepen mochten tot voor kort op laag-belaste brandstof varen. Dit fiscale voordeel is door de overheid ingetrokken.
7. *Toenemende eisen door wet- en regelgeving*
Er worden op het gebied van verkeer, arbo, veiligheid en milieu steeds meer wetten en regels ontwikkeld (75% als gevolg van Europese regelgeving) die aanpassingen aan varend erfgoed verplicht stellen en die de cultuurhistorische waarde van het varend erfgoed aantasten of het gebruik ervan belemmeren.
8. *Vrijstellingen niet mogelijk*
Vrijstellingen van belemmerende wet- en regelgeving en uitzonderingen en ontheffingen voor historische schepen zijn niet mogelijk zonder wettelijke erkenning van historische schepen als varend erfgoed.
9. *Onderhoud gaat achteruit*
Door de jarenlange financiële en economische crisis bezuinigen veel eigenaren op het onderhoud aan hun historische schip. De kwaliteit van deze schepen gaat daardoor achteruit.
10. *Vakmanschap gaat achteruit*
Door vergrijzing en ontgroening en een kleinere orderportefeuille gaat het ambachtelijke scheepsonderhoud achteruit. De ambachtelijke scheepsbouwvaardigheden en vaarvaardigheden moeten op peil blijven, om historische schepen ook in de toekomst verantwoord te kunnen onderhouden en ermee te varen.

<u>Wensen voor het varend erfgoed</u>
1. *Wettelijke erkenning*
Varend erfgoed moet wettelijk erkend worden als onderdeel van het nationaal cultureel erfgoed.
2. *Wettelijke bescherming*
Varend erfgoed moet wettelijke bescherming krijgen middels de Erfgoedwet en de Omgevingswet.
3. *Aanwijzen als monument*
Varend erfgoed moet, net als onroerend erfgoed, als rijksmonument, provinciaal monument of gemeentelijk monument aangewezen kunnen worden. Door teboek-stelling van historische schepen middels registratie in het Kadaster zijn deze schepen registergoederen geworden.
4. *Behoud voor Nederlandse havens*
Het beleid moet faciliteren en bevorderen dat Nederlands varend erfgoed voor Nederlandse havens en vaarwegen behouden blijft.
5. *Onderdeel van ensembles*
Varend erfgoed moet als essentieel onderdeel van maritieme erfgoedensembles aangewezen worden. Havensteden met historische havens, bruggen, vaarwegen, sluizen en scheepswerven zouden niet bestaan zonder historische schepen.
6. *Onderdeel van beschermde gezichten*
Varend erfgoed moet opgenomen worden als onderdeel van beschermde dorps- en stadsgezichten die historische havens en vaarwegen bevatten.
7. *Cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen*
Varend erfgoed moet opgenomen worden in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen en als zodanig ook opgenomen worden in de nieuwe Omgevingswet.
8. *Erfgoedmonitor en Erfgoedbalans*
De kwaliteit en kwantiteit van het varend erfgoed moet opgenomen worden in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en het Nationaal Register Varende Monumenten zullen hierin opgenomen worden. Met behulp van het door de MCN en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ontwikkelde 'waardestellend kader' in het boek "Erfgoed dat beweegt!; Waardering van de Mobiele Collectie Nederland" wordt beschreven waarom het mobiel erfgoed het behouden waard is.
9. *Vrijstellingen*
De Nederlandse overheid moet voor varend erfgoed de mogelijkheid scheppen voor vrijstellingen en uitzonderingsposities bij belemmerende wet- en regelgeving. De overheid moet rekening houden met het behoud van cultuurhistorische waarden van varend erfgoed bij wet- en regelgeving.
10. *Structureel overleg overheid met varend erfgoedsector*
De overheid moet structureel overleg voeren met de

vertegenwoordigende organisaties voor de sector varend erfgoed (MCN en FONV) om te bespreken hoe bovenstaande sterke kanten te behouden zijn, bedreigingen te keren zijn en wensen in te willigen zijn.

4. Tenslotte: Europese erkenning voor het belang van cultureel erfgoed

Voor de eerste keer in de geschiedenis heeft de Raad van Europa conclusies getrokken over de betekenis van cultureel erfgoed als strategische bron voor een duurzaam Europa. De Raad van Ministers vindt dat cultureel erfgoed een belangrijke en strategische bron is waar Europa in moet investeren om te komen tot duurzame groei op sociaal en economisch vlak. Zo kan erfgoed, **zowel roerend als onroerend**, dienen als drijfveer voor regionale ontwikkeling, het scheppen van banen en cultuurtoerisme. Door de economische crisis is er minder publieke financiering beschikbaar voor het behoud van cultureel erfgoed. Daarnaast zorgt ook de klimaatsverandering voor een groter risico op beschadiging en vernietiging van het erfgoed. Aangezien cultureel erfgoed een sterke transnationale rol vervult in Europa dienen de lidstaten en de Europese Commissie hun wetgeving beter te coördineren. Al eerder, in 2000, adviseerde de Raad van Ministers van de Raad van Europa (in Recommendation 1486 over 'Maritime and fluvial cultural heritage') dat de lidstaten publieke en private eigenaren van historische vaartuigen moeten helpen en ondersteunen om hun schepen in werkende staat te houden.

5. OPROEP: Doe mee met de internetconsultatie!

De internetconsultatie nodigt uit tot reacties van belanghebbenden die meegenomen kunnen worden in het verdere wetgevingsproces. Een verslag van de reacties uit de openbare internetconsultatie, zal worden opgenomen in de Memorie van Toelichting. Deze wordt openbaar gemaakt bij aanbieding van het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer.

De nieuwe Erfgoedwet doet tot nu toe niets voor het varend erfgoed. Wilt u laten weten of u vindt dat de overheid de erkenning en bescherming van het varend erfgoed wettelijk moet borgen? Laat uw mening dan horen via de volgende link. U kunt desgewenst gebruik maken van de 30 argumenten die u vindt in dit vlugschrift.

6. Planning Erfgoedwet

De tijdplanning van de Erfgoedwet is krap:
feb-juli 2014 - consultatierondes met erfgoedveld
aug 2014 - wet in Ministerraad
sept 2014 - wet naar Raad van State
jan 2015 - wet naar Tweede Kamer
sept 2015 - wet naar Eerste Kamer
jan 2016 - nieuwe Erfgoedwet treedt in werking

Door: FONV (Martine van Lier, vicevoorzitter)

Gebruikerstevredenheidsonderzoek Pleziervaart

Geachte heer/mevrouw,

Rijkswaterstaat voert om de drie jaar een onderzoek uit naar de tevredenheid van de recreatievaart over het hoofdvaarwegennet en Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder. Op deze manier krijgen we inzicht in de mate van tevredenheid van u als vaarweggebruiker en welke (nieuwe) wensen er leven bij de onze klanten.
De resultaten van dit onderzoek worden onder anderen gebruikt om concrete acties uit te voeren om de tevredenheid op een hoog pijl te houden en waar mogelijk nog verder te verbeteren.

Wilt u zo vriendelijk zijn om de vragenlijst in te vullen? Het beantwoorden van de vragen duurt ongeveer 15 minuten. U kunt de vragenlijst starten door op deze link te klikken: www.tns-nipo.com/recreatievaart

Als u laatste reis heeft plaatsgevonden op de Noordzee of Waddenzee, dan kunt u de volgende link gebruiken om de vragenlijst te starten: www.tns-nipo.com/kustvaart

De vragenlijst kan worden ingevuld in de periode van 01-07-2014 t/m 24-07-2014.

Wij hopen dat u uw mening wilt laten horen. Wij willen u alvast hartelijk danken voor u deelname!

Bron: Rijkswaterstaat



Wat wordt de toekomst van het varend erfgoed???

